NR 17 (1190) ● 28 KWIETNIA 1974 ● CENA 3 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

AMBICJE ZAŁOGI WSK OKĘCIE

RĘBIECHOWO ZA 5 DWUNASTA

POLSKI ROK NAD ATLANTYKIEM

Rysował: JANUSZ GRABIANSKI

1 MAJA

Na horyzoncie

PIERWSZY Maja jest dla nas świętem powszechnym. Symbolem dokonań i manifestacją jedności celów, osiąganych wspólnym wysiłkiem naszych umysłów i rąk, zapałem i wiedzą. Rozumiemy to jednak przede wszystkim jako wyraz zbiorowego szacunku, składanego dobrej, rzetelnej pracy.

Za kilka dni spotkamy się na trasach pierwszomajowych pochodów, aby jak każdego roku tradycyjnie uczcić międzynarodowe święto klasy robotniczej, Święto Pracy. Na ulice miast całej Polski wyjdą ludzie wszystkich zawodów, członkowie wszystkich generacji. Wśród nich nie zabraknie ludzi lotnictwa: przemysłu lotniczego, pracowników lotnictwa cywilnego, wśród sportowców różnych dyscyplin zobaczymy szybowników, spadochroniarzy, pilotów samolotowych i balonowych, a także naszych najmłodszych – modelarzy lotniczych ze swymi modelami.

Manifestować będziemy pod znakiem gotowości do nowych zadań – ambitniejszych, stawiających wszystkim i każdemu z osobna wyższe wymagania, zobowiązujących do szybszego postępu na wszystkich frontach pracy, we wszystkich dziedzinach życia. Tę treść wyrażają hasła pierwszomajowe, poświęcone bohaterom pracy – ludziom, którzy przodują, tworzą wzorce patriotyzmu, dają najlepszy przykład zaangażowania potwierdzonego czynem.

Znamy cenę pracy. Dzięki niej, zbiorowemu, twórczemu wysiłkowi przeważającej części naszego narodu, a przede wszystkim jego klasie robotniczej, możemy dzisiaj mówić o wyraźnym przyspieszeniu, jakie osiągnęliśmy w ciągu ostatnich trzech lat. Coraz lepiej i powszechniej zdajemy sobie sprawę z wielorakiego znaczenia pracy dla społeczeństwa i dla jego jednostek. To właśnie w procesie pracy tworzą się zbiorowości, kształtują charaktery ludzi i zespołów ludzkich, wykuwają nowe wartości społeczne i nowe zasady moralne.

Praca staje się coraz bardziej jednym z podstawowych mierników nowoczesnego pojęcia patriotyzmu, podstawową wykładnią obywatelskiej troski o losy kraju i narodu.

W dniu robotniczego święta jest szczególna okazja, aby wyrazić uznanie, szacunek i wdzięczność tym, którzy codziennym trudem, inicjatywą, wytrwałością i zaangażowaniem społecznym przyczyniają się do pomnażania twórczej atmosfery dni, w których żyjemy. Przede wszystkim pozdrawiamy pracowników przemysłu lotniczego: Warszawy i Mielca, Świdnika i Rzeszowa, Wrocławia i Bielska-Białej, Kalisza i Krosna. Pozdrawiamy mechaników, techników oraz inżynierów wszystkich służb lotnictwa cywilnego, których coraz lepsza, wydajniejsza praca przyczynia się do bezpiecznego latania. Pozdrawiamy personel latający, w tym także instruktorski, szczególnie Polskich Linii Lotniczych LOT, wśród którego mamy wielu bohaterów pracy socjalistycznej.

W pierwszomajowym, świątecznym dniu łączymy się najserdeczniejszymi uczuciami ze wszystkimi, którzy pod każdą szerokością geograficzną manifestują dzisiaj swe oddanie wielkim wspólnym ideom walki o nowy kształt ludzkiego życia, o socjalizm.

(t)

Z LOTU PO KRAJU

● **PLENARNE** posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, pierwsze w nowej kadencji, odbyło się 4 kwietnia br. Dokonano na nim m. in. podziału obowiązków wśród członków ZG APRL, przedyskutowano program działania Aeroklubu PRL na rok 1974 oraz zatwierdzono sprawozdanie finansowe za rok 1973. Powołano także komisje: wychowania i propagandy, organizacyjną, sportową, samolotową, wiropłatową, szybowcową, spadochronową, balonową i modelarską.

*

● **TRZECI** z kolei Międzynarodowy Samolotowy Rajd Przyjaźni o Memoriał Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury odbędzie się w dniach od 30 sierpnia do 6 września br. Rozegranych zostanie pięć konkurencji. Organizatorzy przewidują, iż w rajdzie weźmie udział 15 załóg polskich i 15 załóg czechosłowackich.

*

● **W DRUGIEJ** połowie marca br. rozpoczęły skoki spadochronowe sekcje aeroklubów: łódzkiego, wrocławskiego i podkarpackiego. Sekcja Aeroklubu Łódzkiego, na przykład, w okresie od 15 do 31 marca br. wykonała ponad 250 skoków ze spadochronem.

*

● **DNIA** 3 kwietnia br. lotnicza ekipa montażowa pod dowództwem ppłk. pil. Zbigniewa Jedynaka przeprowadziła w szczecińskim „Wiskordzie" wymianę zużytego kanału wentylacyjnego, którym odprowadzane są szkodliwe dla zdrowia robotników wyziewy z hal fabrycznych. Kwadratowy tunel wentylacyjny wykonany ze stali składał się z trzydziestu połączonych segmentów (długość 130 m, wysokość 3 m, masa 55 ton).

*

● **NIEDZIELA** 31 marca br. na lotnisku Gocław była dniem wielkich wiosennych porządków w wykonaniu członków Aeroklubu Warszawskiego. Tydzień później przeprowadzono konferencję lotno – techniczną, warunkującą udział pilotów i skoczków w szkoleniu i treningu w powietrzu. Podczas tego tradycyjnego przedsezonowego spotkania, omówiono m in. sprawy bezpieczeństwa lotów i skoków.

*

● **PODOBNIE** jak w roku ubiegłym, piloci Aeroklubu Pomorskiego — w dniach największego zagrożenia pożarowego — patrolować będą obszary leśne na odcinku od Włocławka przez Toruń do Bydgoszczy. Przed rokiem toruńscy lotnicy odkryli kilkadziesiąt źródeł ognia, a szybkie poinformowanie straży pożarnych uchroniło przed większymi stratami w drzewostanie. Tegoroczna, wyjątkowo sprzyjająca powstawaniu pożarów aura, zmusiła do wcześniejszego niż zwykle rozpoczęcia lotów patrolowych. W ciągu zaledwie paru dni udało się wykryć trzy groźne źródła ognia.

● **KLUB** Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Pomorskim w Toruniu wystąpił z wnioskiem, by jednej z ulic w grodzie Kopernika nadać imię Lotników Toruńskich. Propozycja została przyjęta przez Towarzystwo Miłośników Torunia i przedstawiona zostanie do zatwierdzenia na najbliższej sesji Miejskiej Rady Narodowej

*

● **INSTRUKTOR** Aeroklubu Kieleckiego Leszek Jamróz po przypięciu skrzydeł oraz po przebiegnięciu około czterech metrów, wzniósł się w powietrze dzięki sprzyjającemu wiatrowi, a następnie przeleciawszy około pięćdziesięciu metrów, lądował łagodnie na zboczu. Wzlot nastąpił 3 kwietnia br. ze szczytu góry Damianówki koło Kielc mającej zbocze o długości 200 metrów i kącie nachylenia 15—20 stopni.

*

● **CZŁONKOWIE** sekcji spadochronowej Aeroklubu Mieleckiego w 1973 r. wykonali 1036 skoków ze spadochronem. Aktualnie przygotowują się m. in. do zawodów o Puchar 30-lecia PRL. Ostatnio otrzymali odznaki spadochronowe: — złote — Stanisław Dernoga, Władysław Guziakiewicz, Stanisław Działkowski, Zdzisław Swót, Jan Szobak, Józef Zdziebło; srebrne — Jan Jachyra i Andrzej Krasoń.

*

● **W TORUŃSKIM** kinoteatrze „Grunwald" wystąpił 2 kwietnia br. Zespół Wojsk Lotniczych „Estrada". Artyści wystąpili w programie „Lotniczy fason", prezentując poza scenami baletowymi około 30 piosenek.

*

● **INSTYTUT** Techniczny Wojsk Lotniczych, oprócz działalności dla potrzeb sił powietrznych, świadczy różnorodne usługi dla gospodarki. Instytut udostępnił m. in. metodę szybkiego rozpoznawania gruntów na podstawie zdjęć lotniczych dla potrzeb budowy autostrad i dróg. Naukowcy w lotniczych mundurach wykonali również i przekazali dokumentację niektórych opracowań, np. oryginalnych, opatentowanych wag sprężynowych do ważenia wielotonowych mas. W ITWL przeprowadzono badania dynamiczne przewodów hydraulicznych kombajnu zbożowego „Bizon". Instytut przeprowadza także legalizację aparatury kontrolnej i pomiarowej dla instytucji cywilnych.

*

● **OLSZTYŃSKI** Zakład Usług Agrolotniczych otrzyma w 1974 r. piętnaście nowych samolotów An—2, które umożliwią w zakresie nawożenia i ochrony środkami chemicznymi zwiększenie niemal do 80 tysięcy hektarów powierzchni upraw rolnych i lasów.

*

● **W MIELECKIEJ** WSK „Delta" powstał samolot przeznaczony do badań geofizycznych. Jest to ósma z kolei wersja wielozadaniowego samolotu An—2.

*

● **W SOBOTĘ,** 30 kwietnia, o godzinie 16.10 odleciał po raz ostatni samolot z lotniska Gdańsk — Wrzeszcz. Był to rejs maszyny An—24 do Warszawy. Ostatnim pasażerem okazał się Jerzy Niesłuchowski — mieszkaniec stolicy. Na miłą pamiątkę otrzymał kwiaty oraz bezpłatny bilet na dowolną trasę, które wręczył mu dyrektor gdańskiego oddziału PLL LOT. Po miesięcznej przerwie w lotach (kwiecień) komunikacja lotnicza z Gdańskiem zostanie wznowiona. Tym razem samoloty będą startować i lądować na nowym lotnisku w Rębiechowie. W okresie powojennym port lotniczy we Wrzeszczu odprawił około 3 milionów pasażerów.

(m)

*

● **LOTNICTWO** sanitarne wykonało w roku ubiegłym 10 625 usług. Ogólny czas lotów wynosił 16 750 godzin. Największą pracę wykonały zespoły lotnictwa sanitarnego w Warszawie, Bydgoszczy, Wrocławiu i w Lublinie.

*

● **W MARCU** została parafowana w Bonn umowa o komunikacji lotniczej między Polską a NRF, a w kwietniu zawarta umowa lotnicza z Kuba. W niedługim czasie mają się odbyć pertraktacje w sprawie umów o komunikacji lotniczej z kilkoma krajami środkowego i Dalekiego Wschodu. Przewidziane jest również zawarcie w roku bieżącym umów z Włochami (dotychczas loty odbywają się na podstawie koncesji) oraz z Irlandią.

*

● **W I KWARTALE** br. LOT przewiózł w ruchu zagranicznym 88,1 tys. pasażerów, w tym 2,5 tys. w lotach czarterowych, a na liniach krajowych — 69,4 tysiąca. W porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego wzrosła o 34 proc. praca przewozowa na regularnych liniach zagranicznych, a zmniejszyła się do połowy w lotach krajowych i zagranicznych czarterowych (nie było przewozu pielgrzymek w Afryce). W sumie przewozy zagraniczne wzrosły o 4 procent.

*

● **NAJWIĘKSZY** ruch lotniczy poza Okęciem wykazał w roku ubiegłym port lotniczy w Gdańsku, obsługując prawie ćwierć miliona pasażerów LOTU i „INTERFLUGU". Następne miejsce zajęły porty: we Wrocławiu — 214,6 tys. pasażerów i w Krakowie — 182,9 tys. Najmniejszy port, w Bydgoszczy, obsłużył 26,6 tys. pasażerów.

*

● **NAJWIĘCEJ** pasażerów przewiózł LOT w roku ubiegłym na linii Warszawa — Wrocław — 167,3 tys. i Warszawa — Gdańsk — 148,8 tys. Z linii bocznych łączących miasta południowe z północnymi z pominięciem Warszawy, największy ruch panował na linii Gdańsk — Kraków (34 tys. pasażerów).

*

● **W RUCHU** zagranicznym największa ilość pasażerów została przewieziona między Polską a ZSRR. W sumie LOT i „Aeroflot" przewiozły na liniach łączących Warszawę z Moskwą, Kijowem i Leningradem 118 tys pasażerów. Następne miejsca zajmują przewozy z Polski do/z NRF — 70,8 tys. pasażerów (w tym LOT 43,3 tys.) do Wielkiej Brytanii (65,8 tys.), do Bułgarii (37,3 tys.), na Węgry (52 tys.), do Francji (51 tys.) i do NRD (50,7 tys.).

*

● **PRZECIĘTNA** liczba pasażerów w jednym locie wynosiła w roku 1973 na zagranicznych liniach LOTU — 45, a na krajowych — 41. Przeciętna prędkość lotu odpowiednio 657 i 412 km/h. Oba wskaźniki wzrosły w porównaniu z rokiem poprzedzającym o ok. 5 procent. (O)

Zamiast karty pocztowej do Gdańska

WARTO UPAMIĘTNIĆ

„Dnia 30 kwietnia 1974 r. z tego mniej więcej miejsca, w którym państwo stoicie, wystartował ostatni samolot Polskich Linii Lotniczych LOT. Trzeba bowiem państwu pamiętać, że cała ta piękna i nowoczesna dzielnica mieszkaniowa zbudowana została na terenie byłego lotniska komunikacyjnego Gdańsk-Wrzeszcz. Droga startowa zaczynała się właśnie u wylotu tej oto ulicy i biegła w kierunku morza".

Nie wiem, czy właśnie tymi słowy, ale jestem przekonany, że za lat 5 czy 10 każdy przewodnik, który przywiedzie wycieczkę w rejon nowego osiedla, nie omieszka sięgnąć do tej historii. Natomiast za lat 15—20 może już tylko nieliczni uznają to za stosowne. Historia tak nam bowiem galopuje, a współczesne tempo przemian — zwłaszcza w swej przestrzenno-urbanistycznej postaci — tak szybko zaciera ślady, iż niejedna rzecz ulega zapomnieniu szybciej niż by na to zasługiwała.

...A mnie jest szkoda Wrzeszcza — strawestowałbym w związku z tym starą piosenkę, dedykując ją mieszkańcom Gdańska i zacnym ojcom tego miasta. Zwłaszcza że i jednym i drugim — jak się orientuję — na sentymencie do lotnictwa i jego tradycji nie zbywa.

Uratujcie więc, Kochani, wysłużone lotnisko we Wrzeszczu od zapomnienia! Zbudujcie mu skromny pomnik, jakim — w moim odczuciu — mógłby być mały, oszklony pawilonik z makietą lotniska w jego ostatniej postaci. Niech tkwi potem długie lata pośród nowoczesnej architektury, dając świadectwo tempu naszego życia.

Hej, już na samą myśl, łza się w oku kręci... I widzę wyraz szczerej wdzięczności na twarzach przyszłych przewodników, którzy na czele wycieczek zabłądzą w tę stronę.

Z wyrazami szacunku —

W. W. WIONCZEK

Warszawa, 30.III.1974 r.

W KAWIARENCE «SKRZYDLATEJ»

Rozmawiamy

Z I SEKRETARZEM KOMITETU ZAKŁADOWEGO PZPR W WSK OKĘCIE

tow. MARIANEM NASIŁOWSKIM

I sekretarz Komitetu Zakładowego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego Warszawa-Okęcie, inż. MARIAN NASIŁOWSKI ma 30 lat, czyli jest równieśnikiem Polski Ludowej. Odpowiedzialną funkcję I sekretarza KZ PZPR sprawuje od czerwca 1972 r. Już jednak przedtem dał się poznać w zakładzie jako wzorowy, ambitny pracownik i działacz społeczny. W WSK pracuje od 1961 r. Początkowo był technologiem w przyzakładowym ośrodku konstrukcji lotniczych. Nie przerywając pracy zawodowej, podjął studia na wydziale Mechanicznym Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Warszawie. Po ukończeniu pracował w inwestycjach jako inspektor, a następnie jako kierownik działu inwestycji. Tematem naszej rozmowy z M. Nasiłowskim będą sprawy Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego Warszawa-Okęcie i jej załogi.

„SKRZYDLATA": – Może na wstępie naszej rozmowy zechce Towarzysz przypomnieć czym zajmuje się WSK Warszawa-Okęcie?

M. NASIŁOWSKI: — WSK Okęcie wytwarza lekkie samoloty wielozadaniowe, kompletne wyposażenia rolnicze do samolotów i śmigłowców oraz zespoły do samolotów, produkowanych w ramach Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego. Jesteśmy również jedynym w kraju wytwórcą piast śmigieł do samolotów. Ponadto zajmujemy się świadczeniem usług agrolotniczych w kraju i za granicą.

Warto tu podkreślić, że 80% produkcji WSK Okęcie to produkcja eksportowa. Jest to eksport pośredni, tzn. w formie wyrobów dla innych zakładów naszego zjednoczenia, do produktów finalnych przeznaczonych na eksport, bądź eksport bezpośredni (realizowany przez nasz zakład) — mieści się w tym praktycznie cały asortyment wyrobów produkowanych przez WSK oraz usługi agrolotnicze.

– Czy zaliczenie WSK do zakładów Wielkiej Organizacji Gospodarczej, wprowadzenie nowych zasad gospodarowania i wynagradzania, wpłynęło na dynamikę produkcji i postawę załogi?

– W nowych zasadach gospodarowania, w których wzrost płac pracowników uzależniony jest od wykonania zadań, kierownictwo i załoga zakładu zainteresowane są tym, aby w maksymalnym stopniu intensyfikować produkcję.

W porównaniu do 1972 r. zadania ubiegłego roku cechuje wysoka dynamika wzrostu. Eksport ogółem wykonano w 127,3%, w tym do krajów kapitalistycznych w 131,3%. Produkcję dodaną, jako jeden z elementów oceny zakładu w ramach Wielkiej Organizacji Gospodarczej, wykonaliśmy w 125,1%. Rok ubiegły zaznaczył się również istotną podwyżką płac pracowniczych. Średnie płace w zakładzie wzrosły o 6,8%, w tym w grupie pracowników bezpośrednio produkcyjnych wzrost ten wynosi 8,2%, a w grupie pracowników samodzielnych i kierownictwa zakładu — 6,9%.

Jeśli chodzi o ocenę tego zjawiska przez załogę naszego zakładu, to jest ona bardzo pozytywna z tytułu odczuwalnego wzrostu płac. W przeciwieństwie do lat poprzednich — dzisiaj nie notujemy sytuacji, żeby zakład nie był zainteresowany w maksymalizacji zadań. W ramach WOG istnieje bowiem potrzeba intensywnego gospodarowania poprzez uruchamianie wszystkich rezerw jakie istnieją w zakładzie.

– Znając ambicję całej załogi WSK domyślać się można, że zadania na rok bieżący są jeszcze bardziej ambitne niż dotychczas?

— Rok bieżący, w porównaniu do wykonania zadań w 1973 r., rzeczywiście charakteryzuje się dalszym, dynamicznym rozwojem zakładu. M. in. założony wzrost sprzedaży, przyjęty na Konferencji Samorządu Robotniczego, waha się w granicach 23%, a wzrost eksportu — 25%. Dzięki wzrostowi produkcji już na początku tego roku mogliśmy zapewnić załodze kolejną zwyżkę zarobków o 3,5%. Od tego, jak poszczególne oddziały produkcyjne będą gospodarować funduszem płac, czy potrafią go właściwie wykorzystać, zależna jest wysokość zarobków w ciągu roku. Reprezentujemy pogląd, że za każdą dobrze wykonaną robotę pracownik powinien otrzymać właściwe wynagrodzenie. Wprowadzony w zakładzie nowy system płac preferuje osoby, które dobrze pracują.

– Jakie typy samolotów produkuje obecnie WSK Okęcie i jakie są kierunki rozwoju w tym zakresie?

— Aktualnie WSK Okęcie produkuje przede wszystkim samoloty PZL-104 „Wilga". Warto podkreślić, że ta modernizowana w toku produkcji na podstawie uwag użytkowników konstrukcja wchodzi obecnie, w pojedyńczych egzemplarzach, na rynek Związku Radzieckiego, który był i jest głównym odbiorcą sprzętu lotniczego naszego przemysłu. Mając na względzie konieczność zabezpieczenia potrzeb Związku Radzieckiego na ten typ samolotu, podejmujemy szereg działań, zmierzających do pokrycia tego zapotrzebowania.

Generalnie, jeśli chodzi o odbiorców, koncentrujemy się na krajach socjalistycznych. Na Zachód sprzedajemy pojedyńcze egzemplarze, mam tu na myśli Hiszpanię, Anglię, Austrię i Egipt. Prowadzimy też loty akwizycyjne na terenie innych państw zachodnich. W latach 60-tych sprzedaliśmy też licencję na produkcję „Wilgi" do Indonezji.

– O ile wiemy, dotychczas bywały przypadki, że WSK Okęcie nie mogło wywiązać się nawet z bardzo niewielkich zamówień na samoloty?

– Są to wiadomości już nieaktualne. W tej chwili nie mamy bowiem takiej sytuacji, żeby zapotrzebowanie nie było szybko zrealizowane.

– A jak jest z „Wilgami" dla Aeroklubu PRL?

– Każde zapotrzebowanie, jakie Aeroklub PRL złoży na „Wilgi", zakład jest w stanie zrealizować.

– Na jednym z niedawnych posiedzeń Biura Politycznego i Prezydium Rządu powiedziano, że na terenie Warszawy przemysł lotniczy należy do tych dziedzin, które mają się szczególnie dynamicznie rozwijać. Jak załoga przyjęła tę decyzję?

— Cieszymy się z tego powodu. Zaliczenie przemysłu lotniczego do dziedzin preferowanych na terenie Warszawy jest dla nas wielkim zaszczytem. Zdajemy sobie jednak sprawę, że decyzja ta nakłada na całą naszą załogę określony obowiązek, ale i pozwala śmielej oraz szerzej spojrzeć na przyszłość zakładu. Ma to bezpośredni wpływ na możliwości zaspokojenia potrzeb potencjalnych odbiorców naszego sprzętu poprzez dynamiczny rozwój produkcji i jej unowocześnianie. Obecnie, kto do nas zwróci się z zapotrzebowaniem na „Wilgi", to je otrzyma.

Inż. Marian Nasiłowski.

– Jak zaawansowane są prace nad następcą rolniczego „Gawrona"?

— Produkcja wysłużonego samolotu PZL-101 „Gawron", została niedawno zaniechana. Na jego miejsce, na przełomie lat 1972/1973, został skonstruowany nowy samolot PZL-106. Wykonano też jego prototyp. Samolot charakteryzuje się zwiększonym udźwigiem (800—1000 kg chemikaliów), większym bezpieczeństwem lotów, szerszym pasem oprysku oraz szeregiem zmian konstrukcyjnych i technologicznych, wprowadzonych w wyniku uwag użytkowników „Gawronów". PZL-106 ma odpowiadać w pełni wymogom, jakie stawia się przed tego rodzaju sprzętem latającym. Stan aktualny prac może gwarantować, że w 1975 r. pierwsze egzemplarze tych samolotów przekazane zostaną do celów akwizycyjnych.

– W kraju istnieje coraz większe zapotrzebowanie na usługi agrolotnicze. Działalność ta staje się też wielce intratnym przedsięwzięciem eksportowym. Czy zechciałby Towarzysz zapoznać bliżej naszych Czytelników z osiągnięciami i zadaniami tej działalności WSK Okęcie?

— Rok bieżący w naszym zakładzie to również kontynuacja eksportu usług agrolotniczych. W tym zakresie następuje dalsze rozszerzenie rynków i związany z tym dynamiczny wzrost eksportu. Podjęliśmy po raz pierwszy usługi w Algierii, poza tradycyjnie wykonywanymi w Egipcie, Sudanie i Etiopii. Rozpatrywane są również propozycje wyjścia z usługami agrolotniczymi na inne kraje. Spodziewamy się, że jeszcze w tym roku będziemy tam mogli rozpocząć pierwsze loty o charakterze akwizycyjno-reklamowym.

Pragnę tu podkreślić, że struktura organizacyjna usług agrolotniczych, a więc utrzymanie ich przy przemyśle, ma istotne znaczenie z wielu powodów. Jest to m. in. najlepsza forma reklamy samolotów oraz bezpośredni czynnik, będący motorem napędzającym dla coraz większej ilości i jakości produkowanego sprzętu. Dodatkowym argumentem za przynależnością usług agrolotniczych do przemysłu jest dynamiczny rozwój tych usług na terenie kraju. Świadczą o tym wyniki. W 1971 r. obszar wykonanych usług na terenie kraju wynosił ok. 200 000 ha, a po przejęciu usług agrolotniczych przez WSK Okęcie: w 1972 r. — 350 000 ha, w 1973 r. — 650 000 ha, a na 1974 r. wstępnie ustalono wykonanie prac agrolotniczych na obszarze 1 200 000 ha. Na podstawie zapotrzebowania na tego typu usługi, mamy prawo sądzić, że w niedługim czasie doścignięmy tu NRD i Bułgarię.

– Czy można powiedzieć, że pracownik WSK Okęcie ma prawo czuć się współgospodarzem zakładu?

– Przy nowych zasadach gospodarowania i zarządzania każdy pracownik jest odpowiedzialny za to, co się w zakładzie dzieje, a osobisty wkład poszczególnych ludzi decyduje o tym, co zakład może uzyskać w rocznej czy wieloletniej działalności.

– Nowo wznoszony od strony al. Krakowskiej okazały budynek techniczno-usługowy świadczyć może o rozbudowie zakładu.

— Rzeczywiście, WSK Okęcie jest wielkim placem budowy. Intensywna rozbudowa zakładu ma zapewnić dalsze zwiększenie zdolności produkcyjnych i polepszyć warunki socjalne załogi.

– W jednej rozmowie nie sposób omówić wielu spraw jakimi żyje jeden z czołowych zakładów przemysłu lotniczego w Polsce. Mamy więc tylko jeszcze ostatnie pytanie: Czym załoga WSK Okęcie uczci 30-lecie Polski Ludowej i z jakimi osiągnięciami pójdzie na pochód 1-Majowy?

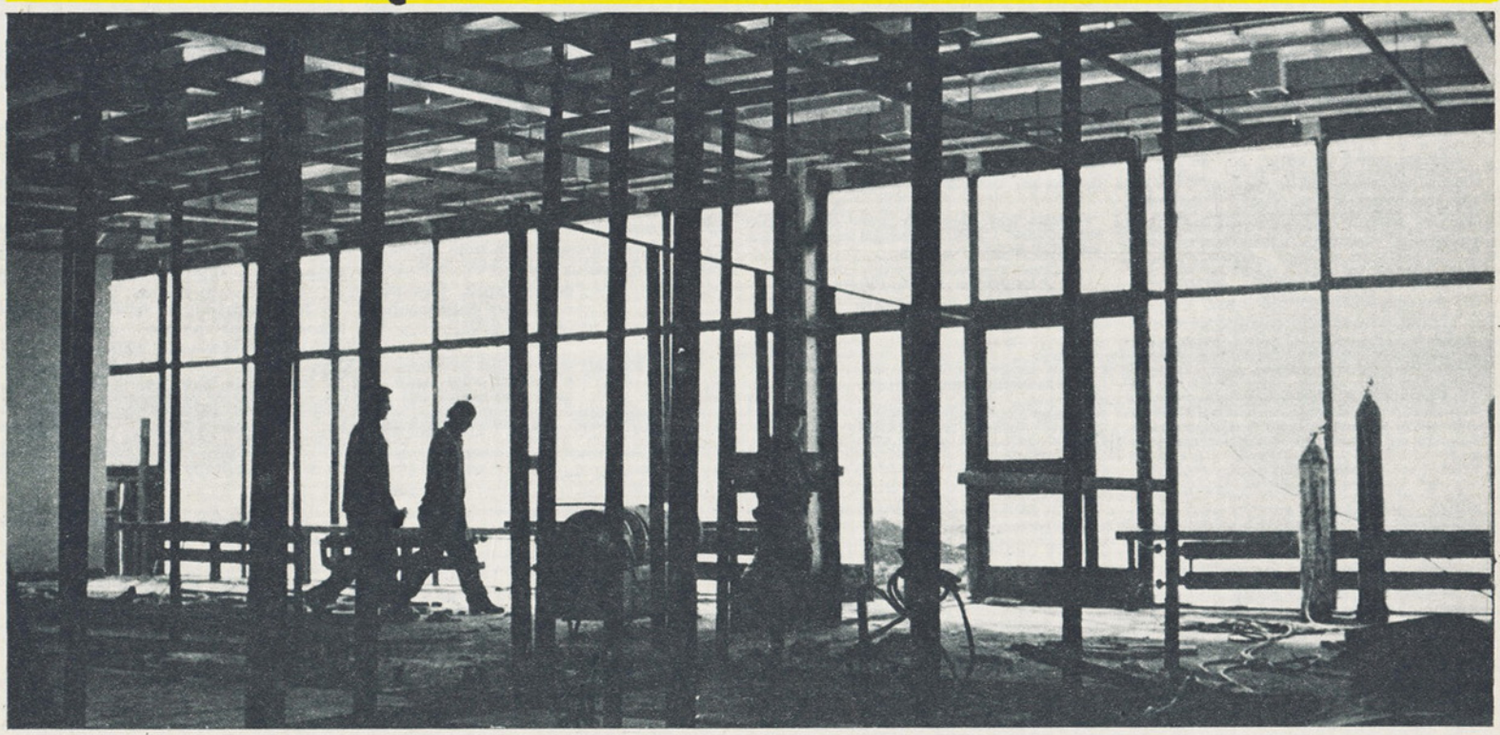
— Oprócz działań czysto produkcyjnych WSK, jak inne zakłady pracy na terenie Warszawy i całego kraju, uczestniczy aktywnie w różnego rodzaju czynach i pracach społecznych na rzecz miasta, dzielnicy, własnego zakładu. W pracach społecznych biorą udział wszyscy pracownicy, tak młodzi jak długoletni stażem. Mamy w tej mierze oraz w produkcji dodatkowej poważne osiągnięcia. Na rok bieżący z okazji 30-lecia Polski Ludowej, zgłosiliśmy wstępnie m. in. dodatkową produkcję wartości 10 milionów złotych oraz włączyliśmy się intensywnie w czyny społeczne, deklarując przepracowanie, w terminie do 27 maja br., 9 000 godzin na Wisłostradzie.

Na pochód 1-Majowy pójdziemy z poczuciem dobrze spełnianego obowiązku ale jednocześnie ze świadomością twórczego niepokoju, z myślą, żeby robić jeszcze lepiej i więcej, żeby jak dotychczas nie zawieść zaufania partii i państwa.

– Dziękujemy bardzo.

HENRYK KUCHARSKI

RĘBIECHOWO



Budynek tymczasowego dworca pasażerskiego. Z zewnątrz — jeszcze okna w kratkę z pasków papieru. Od wewnątrz — ażurowa konstrukcja czeka na szkło.

za 5

DWUNASTA

Tekst i zdjęcia: ANDRZEJ ZIEMIŃSKI

Taniec z kablami? Można i tak zatytułować to zdjęcie.

AUTENTYK! Dziennikarka gdańskiego „Wieczoru Wybrzeża" dopadła zabieganego jak zawsze dyrektora Biura Budowy Lotniska w Rębiechowie:

— Może podjęliście jakiś czyn produkcyjny dla uczczenia 1 Maja?...

Inżynier Sadaj odrzekł z pasją:

— Jakiś czyn... To już nie czyn — to wyczyn! Tak jest w istocie. Gdy poprzednio byłem w Rębiechowie, odniosłem wrażenie, że główny wykonawca — Gdańskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych — podjęło się rzeczy niemożliwej: przekazania lotniska do eksploatacji w dniu 2 maja. A jednak — jak mówią ludzie budowy — termin będzie dotrzymany, choć mogą pozostać jakieś prace, które trzeba będzie kończyć w czasie użytkowania lotniska. Symboliczne oczywiście „za 5 dwunasta" powoduje, że wszyscy zwijają się tu jak w ukropie. Nie mogłem więc zajmować zbyt dużo czasu ludziom z kierownictwa budowy. Efektem przełajowych biegów po lotnisku są załączone zdjęcia. Po zakończeniu owych biegów dyrektor Sadaj i jego zastępca inż. Kącki odpowiedzieli na kilka pytań. Oto co zarejestrowałem na taśmie magnetofonu...

— Dzisiejszy dzień? Co się dzieje na kilka tygodni przed finałem? Najkrócej — ciągłe „gaszenie pożaru". Nieustające interwencje. Na przykład w „Mostostalu", bo za mało ludzi na budowie. Naczelny dyrektor tego przedsiębiorstwa — Lechowicz, który prawie ciągle przebywa na budowie, załatwił sprawę od ręki. Albo — problem: skąd wziąć duży dźwig do osadzenia w wykopach olbrzymich zbiorników na paliwo... Albo — natychmiast ściągnąć tak zwane „skrzynie pupina", tj. urządzenia przeciwzakłóceniowe do sieci dalekosiężnej łączności telefonicznej... Takich „pożarowych" spraw jest bardzo dużo. Ważne, że wszystkie, albo prawie wszystkie, załatwia się natychmiast!

— Lotnisko we Wrzeszczu? Ostatni samolot rejsowy wylądował tam 30 marca, a już 1 kwietnia zaczęto przewozić do Rębiechowa zdemontowane urządzenia...

— Lądowanie pierwszego samolotu? Oficjalne — oczywiście 2 maja. Ale pierwsze już było — 22 marca lądowała w Rębiechowie „Morava" pilotowana przez wiceministra Komunikacji gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego.

— Co po otwarciu? Kontynuowanie prac przy rozszerzonej fazie pierwszego etapu budowy. Kosztem dodatkowych 40 milionów złotych będziemy wykonywać strażnicę przeciwpożarową, drogi, ogrodzenia. To właśnie będzie pomostem między pierwszym, a drugim etapem budowy lotniska, który pozwoli na utrzymanie załóg przedsiębiorstw wykonawczych, na przygotowania do realizacji drugiego etapu...

— Przedsiębiorstwa wykonawcze? Pełna mobilizacja! Najlepiej radzi sobie gdańska „Przemysłówka" i „Elektromontaż". Mimo że im właśnie szczególnie trudno przychodzi rozwinięcie frontu robót. Gdy bowiem inni się opóźniają, na załogi tych przedsiębiorstw spada harówka nadrabiania zaległości.

Na drodze startowej — już tylko kosmetyka.

— Kiedy inauguracja regularnych połączeń zagranicznych? Na pewno nie natychmiast po oddaniu lotniska do eksploatacji. Ale już opracowuje się dokumentację czasowego przystosowania wiaty garażowej w budynku technicznej obsługi startowej dla odpraw pasażerów w ruchu zagranicznym.

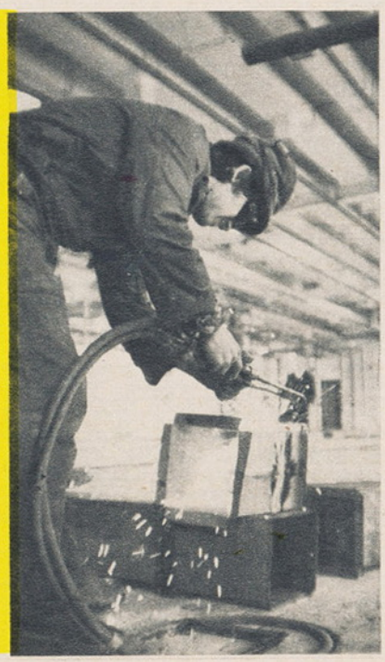
— Kogo można pochwalić za szczególnie dobrą robotę, za inicjatywę? Znów — „Mostostal" i jego dyrektora naczelnego Lechowicza, który pomaga gdzie może i jak może. Na przykład, gdy okazało się, że we Wrzeszczu nie można zabrać wiatromierza, „Przemysłówka" natychmiast przyjęła zlecenie, oczywiście poza planem, na nowy 12-metrowej wysokości maszt. Dyrektor Lechowicz niemal spod ziemi wykopał także 3 potężne rury na blisko 30-metrowej wysokości maszty oświetleniowe.

Uznanie za dobrą robotę należy się całej załodze „Mostostalu", „Elektromontażu", a także innych podwykonawców GPRD.

— Dziękujemy. Trzymamy kciuki za wszystkich ludzi wielkiej budowy!

Kierownik robót elektrycznych — inż. Karpeta. Gest dłoni świadczy chyba o optymizmie: wylądujemy gładko! Dyrektor Sadaj słucha...

Z lewej: Malarze zwiastują bliski finał...



...ale tuż obok — jeszcze spawanie (z prawej).

Kierownik Gdańskiego Przedsiębiorstwa Robót Przemysłowych. Widać, że praca mu idzie!

Balonem przez Atlantyk

48-letni Thomas Gatch miał nieposkromionego, sportowego ducha. Cóż innego bowiem można powiedzieć o jego decyzji skoku balonem przez Wielki Staw jak nie to, że była tyleż samo młodzieńczo odważna, co ryzykancka, a już na pewno pozbawiona jakiejkolwiek pewności udanego końca całego przedsięwzięcia.

Gatch wystartował 17 lutego br. z Harrisburga w stanie Pensylwania, z zamiarem pokonania w locie Atlantyku i wylądowania gdzieś na kontynencie europejskim lub afrykańskim. „Light Heart" (Lekkie serce) był to zestaw składający się z wiązki 10 napełnionych helem plastykowych balonów, u których podwieszona była kulista, wodoszczelna, uważana za niezatapialną gondola, zaopatrzona w specjalne stabilizatory umożliwiające utrzymywanie się przez dłuższy czas na wodzie w niezmienionym położeniu. Pomalowana ona była na kolor biało-pomarańczowy. Balon miał się wznieść na wysokość 12 000 m, gdzie panują korzystne dla wschodniego kierunku lotu prądy powietrza.

Już jednak u wybrzeży USA jeden z 10 balonów pękł i „Light Heart" wzniósł się tylko nieco wyżej niż na 10 000 m.

Dodajmy tu, że specjaliści przestrzegali Gatcha przed trudnościami tego lotu, w czasie którego musiałby on cały czas korzystać z tlenu.

Aeronauta wziął ze sobą zapas żywności wystarczający na 10 dni oraz gumową łódkę ratunkową. Nie zważał na doświadczenia poprzednich śmiałków, których wielokrotne próby przebycia Atlantyku skończyły się niepowodzeniem. Na ogół balony lądowały na morzu, daleko przed zamierzonym celem. Ostatnio było tak w przypadku Roberta Sparksa, który w sierpniu 1973 r. próbował przelecieć ocean na balonie „Yankee Zephyr". W pobliżu Nowej Funlandii został on uratowany przez kanadyjską łódź patrolową. W porównaniu do Gatcha — przeleciał niewielki kawałek drogi.

Thomas Gatch poleciał bowiem znacznie, znacznie dalej.

Dość długo stacje radiowe na lotniskach i pokładach samolotów utrzymywały kontakt z aeronautą. W pewnym momencie łączność ta została przerwana. Teraz tylko można było liczyć na to, że zobaczy go jakiś statek lub samolot. Meteorolodzy wyliczyli, że Gatch powinien zbliżać się do wybrzeży północno-zachodniej Afryki. Zwrócono się do załóg wszystkich samolotów w tym — olbrzymim zresztą — rejonie, aby prowadziły obserwacje i nasłuch radiowy w poszukiwaniu balonu „Light Heart".

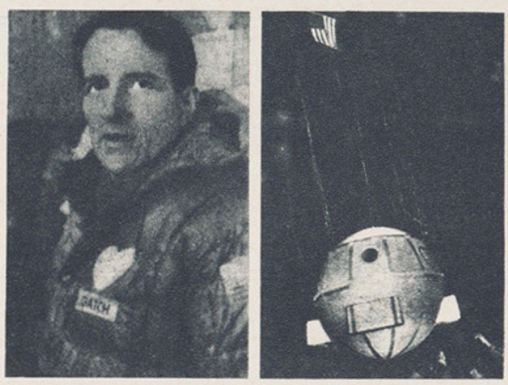
W USA rozpoczęła się gorączka spekulatywnych domysłów. Podawano, iż jakoby Gatch nawiązał 22 lutego łączność radiową z wieżą kontroli na lotnisku w Dakarze (Senegal), lecąc nad Atlantykiem w kierunku wybrzeża Afryki. Tego samego dnia — Dakar zdementował tę pogłoskę.

Znaleźli się tacy, którzy obliczyli, iż Thomas Gatch powinien wylądować w zachodniej części Afryki w piątek 22 lutego, o godzinie 4.00, przypuszczalnie gdzieś na Saharze.

26 lutego specjalne samoloty amerykańskiej marynarki wojennej rozpoczęły z Azorów regularne poszukiwania na Atlantyku gondoli balonu „Light Heart". Wiadomości o losie Gatcha były już bardzo sprzeczne ze sobą, a niektóre — wprost fantastyczne. Oto mianowicie z jednej strony nie ulegało wątpliwości, że ostatni raz widziano „Light Heart", już tylko z 8 balonami, z pokładu liberyjskiego statku handlowego „Meridian", w odległości około 1 000 mil na płd.-zachód od Wysp Kanaryjskich. Balon znajdował się wówczas na wysokości zaledwie 350 m nad poziomem wody, a więc — bardzo nisko. Wiatr znosił „Light Heart" w kierunku brzegów północno-zachodniej Afryki.

Z drugiej strony — doniesiono z Santa Cruz na Teneryfie, jednej z Wysp Kanaryjskich, iż nad wyspą ta (!), a więc 1090 km od miejsca gdzie widział Gatcha statek liberyjski, dostrzeżono balon, na wysokości nie mniejszej niż 600 m. Oznaczałoby to, iż poprzednie doniesienia o niepowodzeniu Gatcha okazały się nieprawdziwe. Władze Wysp Kanaryjskich poleciły nawet nawiązać kontakt z aeronautą i obserwować jego lot. Afryka — byłaby więc tuż, tuż przed aeronautą i rację mieliby ci, którzy twierdzili, że Gatch wylądował na Saharze lub też leci nad nią.

Ba, nie wahano się nawet twierdzić, że Thomas Gatch mógł przelecieć kontynent afrykański i znaleźć się nad Oceanem Indyjskim.



Thomas Gatch i gondola jego balonu w momencie startu.

Poszukiwania trwały. Systematyczna penetracja z powietrza olbrzymiego rejonu Atlantyku, o powierzchni 240 000 km kwadratowych (tam bowiem specjaliści, nie ulegając pogłoskom, zdecydowali szukać Gatcha) — nie przyniosła jednak rezultatu.

W czwartek, 7 marca, amerykański departament obrony podał do wiadomości, iż definitywnie rezygnuje z dalszych poszukiwań zaginionego aeronauty.

Klamka zapadła.

Nie wierzyła tylko rodzina. Zaoferowała ona 10 tysięcy dolarów każdemu, kto dostarczy jakichkolwiek wiarygodnych wiadomości o zaginionym. Jakby na potwierdzenie jej nadziei, do londyńskiego towarzystwa ubezpieczeniowego Lloyd wpłynęły dwa meldunki, które mogłyby dotyczyć zaginionego. Oto załoga angielskiego frachtowca „Antilochus" płynącego z Glasgow do Bangkoku zauważyła na Atlantyku w odległości 150 mil morskich od brzegów Liberii dryfujący przedmiot, określony jako „wielka biała pływająca boja". Załoga statku nie zatrzymała się jednak, aby zbadać niezidentyfikowany przedmiot i wysłała depeszę do Lloyda dopiero po 24 godzinach.

Drugi meldunek nadesłany został z indyjskiego statku „Jagvijaya" i mówił o dostrzeżeniu mniej więcej w tym samym rejonie na Atlantyku „biało-pomarańczowego dryfującego przedmiotu". I ten statek również, niestety, nie zatrzymał się.

Samoloty natychmiast dokładnie przeszukały wspomniany rejon. Nic nie znaleziono.

Cóż, wydaje się, że Thomas Gatch rzeczywiście nie żyje. Może dopiero kiedyś przypadek zrządzi, że dowiemy się, czy ostatnie przed tragiczną śmiercią zetknięcie się „Light Heart" nastąpiło z wodami Atlantyku, czy z piaskami Sahary, jak chcą inni. A może jego koniec nie nastąpił ani tam, ani tam? Może lądował gdzieś bardziej na południu, w dżungli Mali, Nigru czy Kamerunu?

Jeśli nawet zginął na lądzie, obojętne — na pustyni czy w dżungli — jemu właśnie, a nikomu innemu, przypadłby dumny tytuł zwycięzcy oceanu. Na wolnym balonie.

(jz)

UWAGI • DYSKUSJE • PROPOZYCJE

MUNDURY AEROKLUBOWE

PODCZAS konkursów oraz spotkań w szkołach i zakładach pracy młodzież wielokrotnie zwracała nam uwagę na brak jednolitych ubiorów pracowników i członków aeroklubu.

Należy tu wspomnieć, że Dział Organizacyjny ZG APRL kilkanaście lat temu opracował wzory umundurowania, które nie doczekały się realizacji. Aktualnie w Aeroklubie PRL ubiorów używa tylko reprezentacja, podczas występów za granicą. W kraju natomiast piloci i skoczkowie w czasie świąt państwowych oraz imprez sportowych reprezentują barwy klubowe w dowolnych strojach. Nie pasują one zwłaszcza do pocztów sztandarowych. A jak wiemy, wiele aeroklubów regionalnych posiada ufundowane przez społeczeństwo sztandary. Postulujemy, aby lotnictwo sportowe, ze względu na charakter swojej działalności, pod względem umundurowania było podobne do lotnictwa wojskowego lub komunikacyjnego.

Ostatni okres przyniósł poprawę warunków socjalno-bytowych kadry zawodowej, co niewątpliwie będzie miało wpływ na zmniejszenie płynności kadry etatowej i jej mocniejsze powiązanie z aeroklubami. **Wprowadzenie jednolitych ubiorów dla kadry i członków naszego stowarzyszenia dodałoby im jeszcze splendoru, co nie byłoby bez znaczenia przy oddziaływaniu na młodzież i społeczeństwo.**

ROMAN GAJOS

KRONIKA AEROKLUB WROCŁAWSKI

WALNE Zgromadzenie Sprawozdawczo-Wyborcze delegatów Aeroklubu Wrocławskiego potwierdziło ofiarną pracę całego aktywu i pracowników A. Wr. oraz terenowych jednostek wspierających. Przyczyniło się to do osiągnięcia bardzo dobrych wyników w działalności, wysoko ocenionych przez ZG APRL. Szczególną dynamiką rozwoju charakteryzuje się działalność sekcji spadochronowej, gdzie średnia roczna ilość skoków w latach 1970—73 wzrosła w porównaniu z latami 1968—69 do poziomu 154%. Dla sekcji samolotowej wskaźnik ten wynosi 130, co świadczy o bardzo dobrym wykorzystaniu sprzętu.

Sekcja szybowcowa, pomimo znacznego ubytku szybowców, zwiększyła w tym czasie nalot średnio do 103% w porównaniu z latami 1968—69. Sekcja modelarska szczególnie dobre wyniki uzyskała na polu działalności wyczynowej juniorów. Ogólnie w omawianym okresie jednostkowe koszty szkolenia uległy znacznemu zmniejszeniu.

Uchwała Zgromadzenia zwraca szczególną uwagę na: poczynienie dalszych starań w kierunku uzyskania właściwej lokalizacji przyszłego lotniska sportowego, w związku z projektem przeznaczenia terenu obecnego lotniska na potrzeby budownictwa mieszkaniowego; bardziej krytyczne określenie resursów samolotów, szybowców i spadochronów, m. in. w oparciu o indywidualne ekspertyzy techniczne poszczególnych egzemplarzy; zapewnienie szybszego awansu szczególnie uzdolnionej młodzieży; podniesienie sprawności działania Aeroklubu poprzez szczegółowe określenie obowiązków jego członków; atrakcyjność form popularyzacji lotnictwa, m. in. poprzez TV, rajdy itp.

★

Członkowie sekcji modelarstwa lotniczego Aeroklubu Wrocławskiego, dla uczczenia 30-lecia Polski Ludowej, zobowiązali się urządzić pracownie modelarskie i wyposażyć sale Ośrodka Modelarstwa Lotniczego we Wrocławiu, przy ul. Grabiszyńskiej 57. Wartość zobowiązań przekracza sumę 10 000 zł. Ponadto indywidualne zobowiązania podjęło 30 osób.

STANISŁAW BŁASIAK

BIULETYN AEROKLUBU PRL nr 501

DIAMENT ZA PRZEWYŻSZENIE 5000 m

6 (516) Kannenberg Zdzisław — 6430 m (19.11.1973)

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

25 (903)	Henryk Mroczek	— 3070 m,	300 km	(30.05.1973)
26 (904)	Włodzimierz Ruśkiewicz	— 4880 m,	507 km	(9.08.1973)
27 (905)	Zdzisław Kannenberg	— 6430 m,	309 km	(19.11.1973)
28 (906)	Marek Mokszki	— 3350 m,	309 km	(19.11.1973)

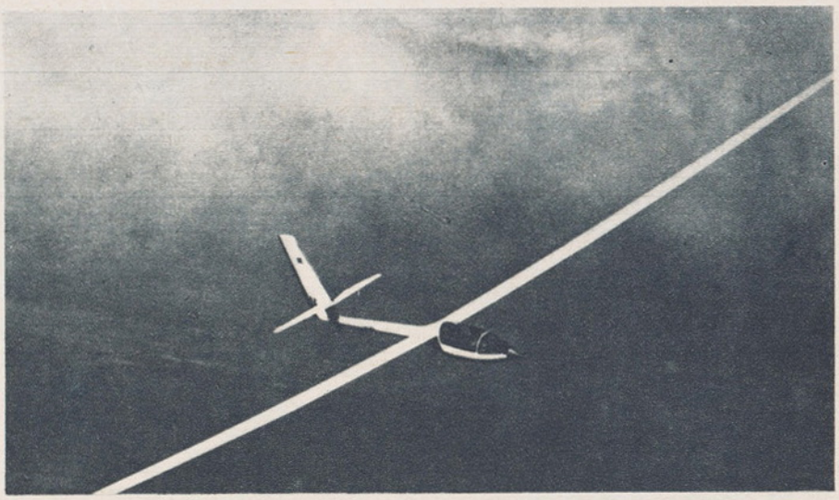
SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

230 (4333)	Maria Srokowska	— 5 h 13 min, 1550 m,	52 km	(13.8.1973)
231 (4334)	Janusz Rogulski	— 5 h 10 min, 1250 m,	58 km	(1.8.1973)
232 (4335)	Feliks Jankowski	— 5 h 10 min, 1620 m,	52 km	(14.8.1973)
233 (4336)	K. Mrozowicz	— 5 h 10 min, 1750 m,	61 km	(14.8.1973)
234 (4337)	Zbigniew Bogiel	— 5 h 17 min, 1125 m,	61 km	(14.8.1973)
235 (4338)	Leonard Wegner	— 5 h 28 min, 1300 m,	61 km	(15.8.1973)
236 (4339)	Ryszard Saczkow	— 5 h 48 min, 1440 m,	58 km	(26.8.1973)
237 (4340)	Jacek Zawitowski	— 5 h 05 min, 1300 m,	51 km	(17.9.1973)

DIAMENTY ZA PRZELOTY PO TRASIE ZAMKNIĘTEJ 300 km

73 (1069)	Jerzy Czyszczoń	— 312 km	(29.5.1973)
74 (1070)	Krzysztof Kaczmarek	— 312 km	(29.5.1973)
75 (1071)	Mieczysław Gałuszka	— 302 km	(29.5.1973)
76 (1072)	Waldemar Ozga	— 330 km	(30.5.1973)
77 (1073)	Witold Seroka	— 304 km	(30.5.1973)
78 (1074)	Kazimierz Foryniarz	— 315 km	(17.6.1973)
79 (1075)	Roman Kowalski	— 308 km	(26.6.1973)
80 (1076)	Zbigniew Mrozek	— 356 km	(26.6.1973)
81 (1077)	Włodzimierz Chrenowicz	— 356 km	(26.6.1973)
82 (1078)	Krzysztof Gutsche	— 356 km	(26.6.1973)
83 (1079)	Lech Molewski	— 356 km	(26.6.1973)
84 (1080)	Jacek Zych	— 330 km	(27.6.1973)
85 (1081)	Józefat Szewczyk	— 300 km	(2.7.1973)
86 (1082)	Adam Dukat	— 308 km	(3.7.1973)
87 (1083)	Andrzej Długosz	— 309 km	(3.6.1972)
88 (1084)	Józef Marondel	— 330 km	(14.8.1973)
89 (1085)	Marek Ring	— 305 km	(17.8.1973)
90 (1086)	Jolanta Ziobro	— 305 km	(22.8.1973)
91 (1087)	Witold Ostrowski	— 305 km	(22.8.1973)
92 (1088)	Jan Bala	— 302 km	(26.8.1973)
93 (1089)	Michał Borkowski	— 300 km	(26.8.1973)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL



Klasa otwarta, będąc wykładnikiem myśli konstrukcyjnej, doprowadziła do olbrzymiego postępu w szybownictwie. Dowodem tego jest m. in. prezentowany na zdjęciu (z „Aerokuriera") nowy szybowiec dwumiejscowy SB-10 o rozpiętości skrzydeł 29 metrów.

WIOSENNA SESJA KOMISJI SZYBOWCOWEJ FAI

Korespondencja własna z Paryża

15 marca br. odbyła się w Paryżu pierwsza w tym roku konferencja plenarna CIVV (Komisja Szybowcowa Międzynarodowej Federacji Lotniczej — FAI). Poprzedniego dnia obradowało prezydium komisji — niestety, już bez udziału naszego przedstawiciela, dra B. Jancelewicza, który z racji wyboru na stanowisko wiceprezesa Aeroklubu PRL zrezygnował z funkcji stałego naszego delegata w CIVV.

Udział dr. B. Jancelewicza w pracach CIVV został bardzo pozytywnie oceniony przez jej przewodniczącego A. Gehrigera. Miło mi było usłyszeć w przemówieniu wstępnym, że Polska poprzez swego przedstawiciela wniosła poważny wkład w kształtowanie i rozwój szybownictwa. Wypowiedź tę przyjęto żywym aplauzem, a większość delegatów przekazała osobiście na moje ręce podziękowanie za wkład pracy wniesiony przez naszego dotychczasowego przedstawiciela.

Reprezentacja krajów socjalistycznych na wiosennej sesji CIVV była, niestety, bardzo skromna. Udział w niej jedynie przedstawicieli Związku Radzieckiego i Polski, w okresie zasadniczych zmian kodeksu sportowego, kategorii rekordów, klas szybowców, wyborów do władz CIVV, nie mówiąc już o wpływie na politykę rozwoju szybownictwa, jest dalece niewystarczający i nie odpowiada wysokiej pozycji, jaką w światowym szybownictwie zajmują piloci i konstruktorzy krajów socjalistycznych.

W konferencji uczestniczyli delegaci i obserwatorzy z 14 aeroklubów narodowych. Jak zwykle, obecni byli również przedstawiciele Sekretariatu z pierwszym wiceprezydentem FAI, B. Duperier oraz prezydent OSTIV.

Wśród wielu omawianych zagadnień, najwięcej czasu poświęcono odbytym w br. w Australii mistrzostwom świata. Delegat Australii dr. C. E. Wallington złożył szczegółowe pisemne sprawozdanie, uzupełnione ustną relacją o trudnościach z jakimi borykali się organizatorzy tej imprezy, trudnościach spowodowanych niejasnym, nieprecyzyjnym kodeksem sportowym FAI i stanowiskiem CIVV. Są to:

- inna, niż przy rejestracji rekordów procedura fotografowania punktów zwrotnych i kontrola tych zdjęć;
- identyfikacja i kontrola wysokości meldowania się szybowców nad taśmą startu i mety;
- masy szybowców i wielkość balastu, niezgodne z instrukcją użytkowania;
- zbyt skomplikowana i utrudniająca pracę komisji sędziowskiej procedura składania i rozpatrywania skarg i protestów;
- zakres kar za przekroczenia regulaminowe przez zawodników;
- zakres użytkowania urządzeń radiowych przez szefów ekip;
- dopuszczalny zakres współpracy między pilotami klasy otwartej i klasy standard;
- niedostosowane do aktualnych wymogów i niejednoznaczne definicje obecnego kodeksu sportowego.

W wyniku ożywionej dyskusji, dotyczącej w szczególności współpracy w powietrzu między pilotami obu klas, postanowiono zasięgnąć opinii poszczególnych aeroklubów narodowych i na tej podstawie podjąć decyzję w czasie jesiennej sesji CIVV. Reprezentant Finlandii śledził zgłoszone problemy z uwagą i chyba z mieszanymi uczuciami. Wiadomo bowiem, że właśnie Finlandia organizuje następne mistrzostwa świata i jej działacze będą zmuszeni rozgryzać niedomówienia regulaminowe.

Ze wstępnych informacji wyłania się już obraz przyszłej batalii o mistrzowskie laury. Terenem walk będzie lotnisko o dwóch betonowych drogach startowych przy miejscowości Räyskälä (80 km na północny zachód od Helsinek). **Termin: od 13 do 27 czerwca 1976 r.** Koszty uczestnictwa będą na poziomie kosztów australijskich plus zwyżka inflacyjna. Przewiduje się, że w mistrzostwach wystartuje 80 szybowców. Organizatorzy obiecują uczestnikom m.in. 2 sauny na brzegu najbliższego z licznych jezior. Regulamin mistrzostw będzie oparty na regulaminie z Waikerie. Organizatorzy proponują wprowadzenie zakazu lotów chmurowych, z czym wielu delegatów nie zgadza się. W tej kwestii również nie podjęto jeszcze decyzji.

Zgłoszone przez delegatów Wielkiej Brytanii i NRF poprawki do kodeksu sportowego wywołały burzliwą dyskusję. Bo czego tam nie ma! Na dobrą sprawę najlepiej byłoby opracować zupełnie nowy kodeks, zamiast ustawicznie poprawiać i rozszerzać przestarzały, a wciąż aktualny zbiór przepisów. Ogólnie biorąc, poprawki zmierzają do wprowadzenia zmian kategorii rekordów, regulaminów mistrzostw, nowych odznak i dyplomów szybowcowych, ba — nawet szczegółowych definicji, określających czy szybowiec, który nie wystartował w jednej konkurencji (bez określonych powodów), może być traktowany jako zawodniczy. Utartym już chyba zwyczajem przełożono podjęcie decyzji w tych sprawach na sesję jesienną.

Dyskusja toczyła się również na temat klasy otwartej. Z niezrozumiałych dla mnie powodów podnosiły się głosy, nawołujące do likwidacji tej klasy. Klasy, która jest przecież wykładnikiem myśli konstrukcyjnej, nie ograniczonej wymyślonymi przez działaczy parametrami i która doprowadziła do olbrzymiego postępu w szybownictwie. Mam jednak nadzieję, że mgliste i sztuczne ograniczenia zostaną odrzucone, a sama CIVV zajmie się rozwojem, nie zaś ograniczaniem szybownictwa.

Nie udało się natomiast pominąć przyznania Medalu Lilienthala za rok 1973 i wyboru nowego prezydium CIVV. W wyniku głosowania przyznano medal **Ann Welch** z Wlk. Brytanii. Propozycję zgłosiły aeroklubu USA i Wlk. Brytanii. Laureatka jest pilotką szybowcową od 1937 r. Uczestniczka i organizatorka wielu zawodów, kierowała mistrzostwami świata w 1965 r. Przez 19 lat zastępuje przewodniczącego brytyjskiej komisji szybowcowej. Rekordzistka kraju w przelocie otwartym. Od 10 lat reprezentuje Wielką Brytanią w CIVV, a od 1970 r. jest jej wiceprzewodniczącą. Od 22 lat jest instruktorem szybowcowym. Jej kandydaturę przegłosowano, mimo, że Medal Lilienthala — na co zwrócił uwagę A. Gehriger — przyznaje się za osiągnięcia w lotach szybowcowych. Nie uzyskał większości głosów inny kandydat, **Sholto Hamilton** z Nowej Zelandii, autor rekordów świata w przelocie docelowo-powrotnym w latach 1962, 1965 i 1972 (ostatni wynik — 1001,94 km!).

Przewodniczącym CIVV pozostał jej wieloletni dyrygent **A. Gehriger** (Szwajcaria), a jego zastępcami — **Ann Welch** (Wielka Brytania), **P. de la Martiniere** (Francja), **P. Morelli** (Włochy) i **W. S. Ivans** (USA). Funkcję sekretarza powierzono **Schwingerowi** z Holandii.

Jesienna sesja, na której zapadnie wiele ważnych decyzji, odbędzie się w październiku 1974 r.

EDWARD MAKULA

WYDAWNICTWA, KTÓRE POLECAMY

Pasjonująca książka

MAŁO mamy w literaturze lotniczej książek szczególnie wartościowych. Do takich niewątpliwie należy „Pilot gwiaździstego znaku" Janusza Meissnera. Za każdym razem przy jego czytaniu urzeka nas bohater książki Stanisław Latwis. Mimo iż nie ustanowił żadnego rekordu międzynarodowego, ani też nie wykonał dalekiego przelotu, jego nazwisko pozostanie w dziejach naszego lotnictwa. Stał się on uosobieniem wielkiego entuzjazmu dla lotnictwa — dzięki silnej woli, umiał nie tylko pokonać trudności, ale osiągnąć postawiony przed sobą cel życia.

Zbeletryzowana biografia lotnicza Latwisa, nazwanego przez autora książki pilotem gwiaździstego znaku, ma również wymowę historyczną. Janusz Meissner trafnie szkicuje nasze międzywojenne lotnictwo wojskowe i sportowe, ukazuje ludzi tego lotnictwa, umiejętnie podkreślając zarówno sylwetki lotników pozytywnych jak i negatywnych. Te niezwykle interesujące charakterystyki, przedstawione jakby na marginesie lub między wierszami opowieści o Latwisie, podnoszą jej wartość.

Książkę czyta się lekko, niekiedy wzruszając się i współczując Latwisowi. Szybko staje się on nam bliski. Rozumiemy jego postępowanie, przyznajemy mu rację i cieszymy się z jego kolejnych sukcesów. Nie przychodziły one łatwo.

Już w latach gimnazjalnych lotnictwo stało się dlań bliskie. Po prostu wymarzył je sobie. Miał ogromne perspektywy pracy poza lotnictwem: naukowe i muzyczne. Zrezygnował z nich, aby osiągnąć wymarzony cel, który stał się ideałem jego życia. Nie zrażały go niepowodzenia. I gdy przeczytał, iż na jego podaniu generał napisał dwa zdania: „Na przyjęcie ppor. Stanisława Latwisa do Centrum Wyszkolenia nie reflektuję. Uzupełnienie kadr oficerów lotnictwa — tylko przez Szkołę Podchorążych w Dęblinie", wtedy nieoczekiwanie powiedział majorowi: „Mogę zdawać natychmiast egzaminy teoretyczne z całego dwuletniego kursu Centrum Wyszkolenia Lotnictwa. Jestem gotów. Proszę przedstawić mnie do raportu u pana generała". Rozmowa z generałem była krótka. Zgodził się, ale nie bez wahania.

Czekały go egzaminy w Dęblinie, czekali nieznani egzaminatorzy, najczęściej niezbyt przychylnie nastawieni do sapera Latwisa, który pomijając ich i dwuletni pobyt w szkole chciał uzyskać wszystko za jednym zamachem. Ale wkrótce przekonali się, że mają do czynienia z osobnikiem niezwykle zdolnym, inteligentnym, o ogromnej wiedzy techniczno-lotniczej.

Zadziwił wszystkich. Zdał egzaminy i został przyjęty. Został asystentem jednego z wykładowców i otrzymał zezwolenie na prowadzenie wykładów. To był cios jakby wymierzony w innych wykładowców. Ale on się nie przejmował. Zafascynowany swoją pracą, niezmordowanie krok za krokiem przebijał się przez mur obojętności. Z biegiem czasu jego postępowanie zjednało mu niemal wszystkich. Ukończył pilotaż i otrzymał przydział do dywizjonu myśliwskiego.

Osiągnął to o czym marzył. Inni też marzyli, ale nie osiągnęli właściwie niczego. Zabrakło im silnej woli i wiary we własne siły. Stanisław Latwis błysnął jak gwiazda. Zanim jednak miała rozpalić się swym najjaśniejszym blaskiem, zgasła raptownie. Latwis zginął na dęblińskim lotnisku, w czasie lotu szkolnego z uczniem.

„Pilot gwiaździstego znaku" to jedna z najlepszych książek naszego ulubionego pisarza lotniczego. Jego opowieść o Latwisie jako człowieku i lotniku może być przykładem do naśladowania. Latwis był człowiekiem niezwykłym. Ale ta niezwykłość charakteryzowała się prostotą, skromnością, wysoką kulturą osobistą, pracowitością, koleżeńskością — po prostu wszystkimi najlepszymi cechami obywatelskimi. Zresztą tymi, które mimo upływu lat, zmian społecznych i ustrojowych, nic nie straciły na aktualności. Książka została zatwierdzona przez Ministerstwo Oświaty do bibliotek i liceów ogólnokształcących, zasadniczych szkół zawodowych, techników i zakładów kształcenia nauczycieli.

I jeszcze jedno: Latwis jest współautorem „Marsza Lotników", nazywanego „Marszem Latwisa". Jego jest muzyka, słowa napisała Aleksandra Zasuszanka.

(m)

Janusz Meissner ● PILOT GWIAŹDZISTEGO ZNAKU, Państwowe Wydawnictwo ISKRY, Warszawa 1974, Wydanie III, Nakład 100 275 egz, str. 215, cena 15 zł. Książkę ilustrował Janusz Grabiański. Okładkę projektował Zbigniew Rychlicki.

Małe ale bardzo ważne

Ile dobrze pamiętam, to gdzieś przed szesnastu laty Wiesław Schier napisał pierwszą swoją książkę poświęconą modelom na uwięzi. Od tej pory dał miłośnikom lotnictwa, tym młodym i tym nieco starszym, sporo książek, w których wiedza zawarta, nowatorstwo, solidność — stały się niejako tradycją. Książki-podręczniki fachowe pisane przez inż. Wiesława Schiera są z reguły dużymi publikacjami, wyczerpującymi w miarę możliwości wydawniczych temat. Są zbudowane niezwykle starannie i pracowicie. Rysunki zachwycić mogą najbardziej grymaśnych pedagogów, a informacje są zawsze rzetelne, oparte o gruntowną wiedzę inżyniera i wielokrotnego mistrza Polski w modelarstwie lotniczym, bardzo dobrego instruktora i niezrównanego wykonawcy podzespołów jak i projektanta.

Schier, jeśli zatem coś opisuje, pisze w oparciu o własne doświadczenia modelarskie, umie przy tym zainteresować czytelnika prawdziwą techniką lotniczą. Uczy w swych podręcznikach jak postępować ma modelarz, ten przyszły inżynier czy pracownik lotnictwa. Uczy czytania rysunku, norm, pokazuje wykresy i obliczenia, tak jakby rozmawiał z równym sobie. Wydaje się, że taki sposób traktowania czytelnika wzbudza u niego wielkie zaufanie do autora. Co tu dużo mówić, u Schiera nie znajdzie nikt ani tanizny, ani łatwizny. Jest solidna praca inżynierska. I oto mam przed sobą trzecie już wydanie książki „Miniaturowe lotnictwo". Gruby, prawie 300-stronicowy tom, bardzo starannie wydany przez WKŁ w dużym nowoczesnym formacie — zresztą format ten wprowadzono we wszystkich książkach młodzieżowych wydawanych w WKŁ.

„Miniaturowe lotnictwo" jest podręcznikiem modelarza lotniczego. Takim, który powinien zawsze być pod ręką — na co dzień. Czy chodzi o dokumentacje rysunkowe, rozwiązania konstrukcyjne, modele na uwięzi, modele zdalnie sterowane, swobodnie latające, z napędem odrzutowym, wreszcie wiroplaty i szereg innych — na wszelkie wątpliwości znaleźć można w poradniku Schiera natychmiastową odpowiedź. Autor jest rozmiłowany w modelach redukcyjno-latających, stąd duża ilość materiału dokumentalnego poświęconego tym właśnie modelom. Poza tym nie znajdziemy tutaj informacji o szybowcach — to jest książka dla silnikowców. Oczywiście nie jest fakt ten jakimś niedopracowaniem, książka o szybowcach jest bowiem osobnym zupełnie tematem.

Do książki dołączono plany wykonawcze samolotów RWD-5, RWD-9 i C-104. Jednym słowem, raj dla modelarzy poszukujących stale dobrej dokumentacji, szczególnie gdy chodzi o samoloty polskie.

Kto interesuje się modnymi obecnie wiroplatami, a konkretnie śmigłowcami, znajdzie w książce Schiera sporo wskazówek jak zabrać się do takiej pracy. Omówiono zarówno modele latające swobodnie jak i na uwięzi. I tutaj jedna uwaga krytyczna. Wydaje się, że podane przykłady są już nieco przestarzałe, bowiem szczególnie w ostatnich latach sporo zrobiono, zarówno jeśli chodzi o teorię jak i o praktyczne rozwiązanie modeli wiroplatów. No, ale nie narzekajmy, książka traktuje o wszystkich modelach i trudno wymagać, aby połowa jej przeznaczona była wiroplatom. Zresztą wydawnictwo WKŁ pomyśli zapewne i o książce poświęconej wiroplatom. Do uwag typu „co by się przydało" można dodać, że przydałby się opis modelu nowoczesnej polskiej „Wilgi", nawet kosztem starego dwupłatowca C-104. Ale to są propozycje na przyszłość, już do wydania czwartego obecnie, mimo iż na razie jeszcze jest do nabycia, szybko zniknie z półek księgarskich.

Wiesław Schier we wstępie pisze: „Możliwości Wasze są nieograniczone, tak jak nieograniczony jest postęp w nowoczesnym świecie".

Wierze, iż książka Schiera pomoże wszystkim młodym konstruktorom do rozszerzenia wiedzy ogólnotechnicznej, tak niezbędnej w nowoczesnym świecie.

P. E.

Wiesław Schier ● MINIATUROWE LOTNICTWO. Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1973, nakład 10 000 + 180 egz. Cena 160 zł.

Silniki bez tajemnic

Z dużym zainteresowaniem sięgam po nowe tomiki Biblioteki Aeroklubu PRL z serii „Szkolenie samolotowe", ukazującej się nakładem Wydawnictw Komunikacji i Łączności, a przeznaczonej przede wszystkim dla kandydatów na pilotów, pilotów i instruktorów samolotowych. Po „Aerodynamice i mechanice lotu" oraz „Wyposażeniu samolotów", wydanych w 1971 r., trzeba było jednak zbyt długo czekać na kolejny tomik. Jest nim **„Budowa silnika"**, której druk ukończono w grudniu 1973 r. Autorem książki jest mgr inż. **Feliks Borodzik,** wieloletni pracownik WSK Okęcie i Instytutu Lotnictwa, doświadczony pilot samolotowy Aeroklubu Warszawskiego.

Osoba autora stanowi więc niejako gwarancję, że pilot samolotowy znajdzie w jego książce wszystko to, co powinien wiedzieć o silnikach samolotów, używanych w lotnictwie sportowym. I tak jest w istocie.

Wykład o lotniczym silniku tłokowym zaczyna się więc od jego teorii.

Cały ten rozdział ilustrowany jest wzorami oraz rysunkami i wykresami, od których jednak po pewnym czasie kandydatowi na pilota, a nawet wyszkolonemu już pilotowi, zaczyna się nieco kręcić w głowie.

Niełatwo się zabrać do trzeciego, obszernego rozdziału o konstrukcji silnika lotniczego, tym bardziej, że znów trzeba wbić sobie w głowę porcję niełatwych wzorów i wykresów, dotyczącą w pierwszej kolejności układu korbowego. Już jednak wiedza o rozrządzie, chłodzeniu, smarowaniu i głównych zespołach silnika podana jest w sposób bardziej opisowy, a więc łatwiejszy do przyswojenia.

Silnik bez osprzętu byłby tylko zimnym metalowym blokiem. Trzeba więc ożywić go układami zasilania i zapłonowym, pompami, gaźnikami, iskrownikami, urządzeniami rozruchowymi.

I oto silnik jest już prawie gotowy do lotu. Trzeba jeszcze tylko pomyśleć o śmigle. Najmniejszy, bo zaledwie pięciostronicowy rozdzialik o budowie śmigieł stałych, przestawialnych i o stałej prędkości obrotowej, jest już smakowitym deserem po solidnym daniu zasadniczym.

Nim się więc obejrzeliśmy, połowa książki pozostała za nami. W drugiej części książki mamy tylko jeden ale za to obszerny rozdział, w którym opisane są budowa i eksploatacja konkretnych silników, użytkowanych w lotnictwie sportowym. Tu nie ma już konieczności czytania wszystkiego. Należy jednak zapoznać się przynajmniej z opisem i danymi tych silników i śmigieł, przy pomocy których będziemy latać w charakterze pilota. Do wyboru mamy silniki: M-11FR, Walter „Minor" 4-III i 4-IIIS, AI-14R i AI-14RF, WN-3, ASz-62IR i M-137A oraz właściwe dla nich śmigła.

Z książki nie wynika do jakich płatowców przynależą te silniki (a szkoda). Trzeba więc wiedzieć, że są to silniki do eksploatowanych w lotnictwie sportowym Jaków, Zlinów, „Gawronów", „Wilg" „Biesów", An-2

Jako pilot czytałem pierwszą połowę książki z poczuciem obowiązku, zwłaszcza w obliczu dorocznych egzaminów wiosennych w aeroklubie. Lektura drugiej połowy była już dla mnie przyjemnością, wynikającą z naturalnej ciekawości poznania parametrów przydatnych w codziennym lataniu. Szkoda tylko, że jeżeli rozdział ten w pewnej części zastępuje pilotowi instrukcję użytkowania samolotu, nie podano przy każdym opisie właściwej dla danego typu silnika jego przedstartowej próby.

Trzeba jednak zrozumieć, że nawet cała zawartość dość grubej książki jest tylko wybranym fragmentem wiedzy o silniku. Jest to wybór interesujący, chociaż niebezdyskusyjny.

W opracowaniu i w planie wydawniczym są dalsze tomiki z serii „Szkolenie samolotowe", m. in. z budowy płatowców, meteorologii, nawigacji itp. Kandydaci na pilotów, piloci i instruktorzy samolotowi za kilka lat będą więc mogli przed każdym egzaminem obłożyć się stosem książek cennej biblioteczki.

W przeciwieństwie do liczby tytułów książek, osobiście marzy mi się jednak zwarte kompendium wiedzy w jednym tomie, bez którego rzeczywiście pilot nie mógłby się obejść **na co dzień.** Treść takiej książki mogłaby być uaktualniana co kilka lat nowym wydaniem. Wszystkie pozostałe wydawnictwa byłyby wtedy cennym, chociaż ponadobowiązkowym **uzupełnieniem i rozszerzeniem** wiedzy pilota samolotowego. **(kh)**

Feliks Borodzik ● BUDOWA SILNIKA, Aeroklub PRL, Szkolenie Samolotowe, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1973. Wydanie 1. Nakład 3 000 egz., s. 252 + 3 wklejki rysunkowe + okładka. Cena 23 zł.

KLUB AMATORÓW KONSTRUKTORÓW KAK

Samolot amatorski
• MONIKA •

JEDNĄ z konstrukcji lotniczych Tadeusza Dobraczyńskiego z Wrocławia był samolot o nazwie „Monika". Został on zbudowany w latach 1968—1969 w warunkach amatorskich. Już w założeniach był przewidywany jako konstrukcja eksperymentalna. Można go było eksploatować jako samolot, miękkopłat z napędem oraz wiatrakowiec (po odjęciu skrzydeł oraz tylnej części kadłuba). Miał do tego celu specjalne okucia. Silnik samolotu mógł też napędzać śmigło wiatrakowca poprzez odpowiednią przekładnię.

Do budowy samolotu wykorzystano część gotowych elementów, m. in. skrzydła i usterzenie od szybowca „ABC", regulowany fotel Cessny. Kabina była nieosłonięta.

Samolot tworzył konstrukcję zwartą i mocną. Usztywniony był za pomocą linek stalowych i duralowych wsporników. Współczynniki przeciążenia: +4,5 i —3.

Przez pewien czas samolot stał w klubowym hangarze, budząc zainteresowanie wielu oglądających. Przeszedł pomyślnie próby. Mimo dobrych własności nie był długo eksploatowany z powodu braku miejsca na hangarowanie. Został zdemontowany, a jego elementy zgodnie z założeniami zostały wykorzystane do innych konstrukcji, m. in. do wiatrakowca.

OPIS KONSTRUKCJI

Samolot jednomiejscowy. Konstrukcja mieszana. Płat dwudźwigarowy kryty płótnem. Skrzydła posiadały płyty brzegowe. Klapy i lotki kryte płótnem, a keson sklejką. Profil samostateczny PEYRET (16%).

Usterzenie poziome drewniane kryte płótnem. Statecznik poziomy kryty sklejką, ster wysokości — płótnem. Usterzenie podparte zastrzałami.

Usterzenie pionowe drewniane kryte płótnem. Wyważenie rogowe.

Kadłub metalowy, belkowy, usztywniony linkami, kabina otwarta, fotel regulowany w locie, orczyki nie regulowane. Tablica przyrządów wyposażona w prędkościomierz oraz wariometr i wysokościomierz.

Podwozie amortyzowane: koła 300X125 mm.

Malowanie: skrzydła — srebrne, kesony szare, lotki czerwone. Usterzenie: srebrne, keson szary. Kadłub koloru aluminium.

Silnik samochodowy czterosuwowy, czterocylindrowy „Volkswagen-1200" o mocy 30 KM. Masa silnika wraz z osprzętem i śmigłem — 60 kg. Średnica śmigła pchającego — 1,2 m.

Zbiornik paliwa pod kadłubem, w środku ciężkości, o pojemności 20 l.

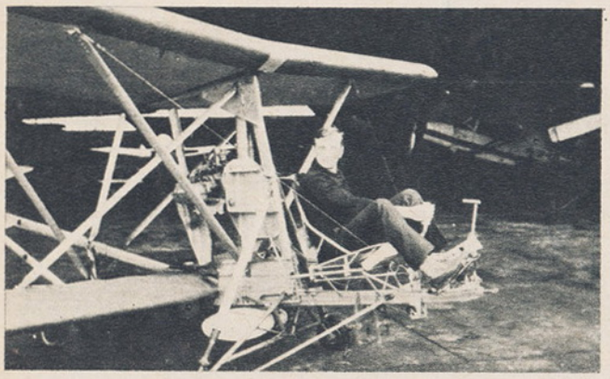
LESŁAW BONTER

DANE TECHNICZNE

Wymiary:	
Rozpiętość skrzydeł	— 6,0 m
Rozpiętość usterzenia poziomego	— 2,2 m
Długość	— 5,8 m
Rozstaw podwozia	— 1,9 m
Wysokość postojowa	— 2 m
Powierzchnia nośna	— 18 m²
Powierzchnia lotek	— 3,36 m²
Powierzchnia usterzenia poziomego	— 1,98 m²
Masy:	
Masa własna	— 200 kg
Masa użyteczna	— 100 kg
Masa całkowita	— 300 kg
Obciążenie mocy	— 10 kg/KM
Osiągi:	
Prędkość masymalna	— 100 km/h
Prędkość przelotowa	— 80 km/h
Prędkość minimalna	— 60 km/h
Rozbieg	— 120 m
Dobieg	— 50 m
Zasięg	— 150 km
Wznoszenie	— 2 m/s

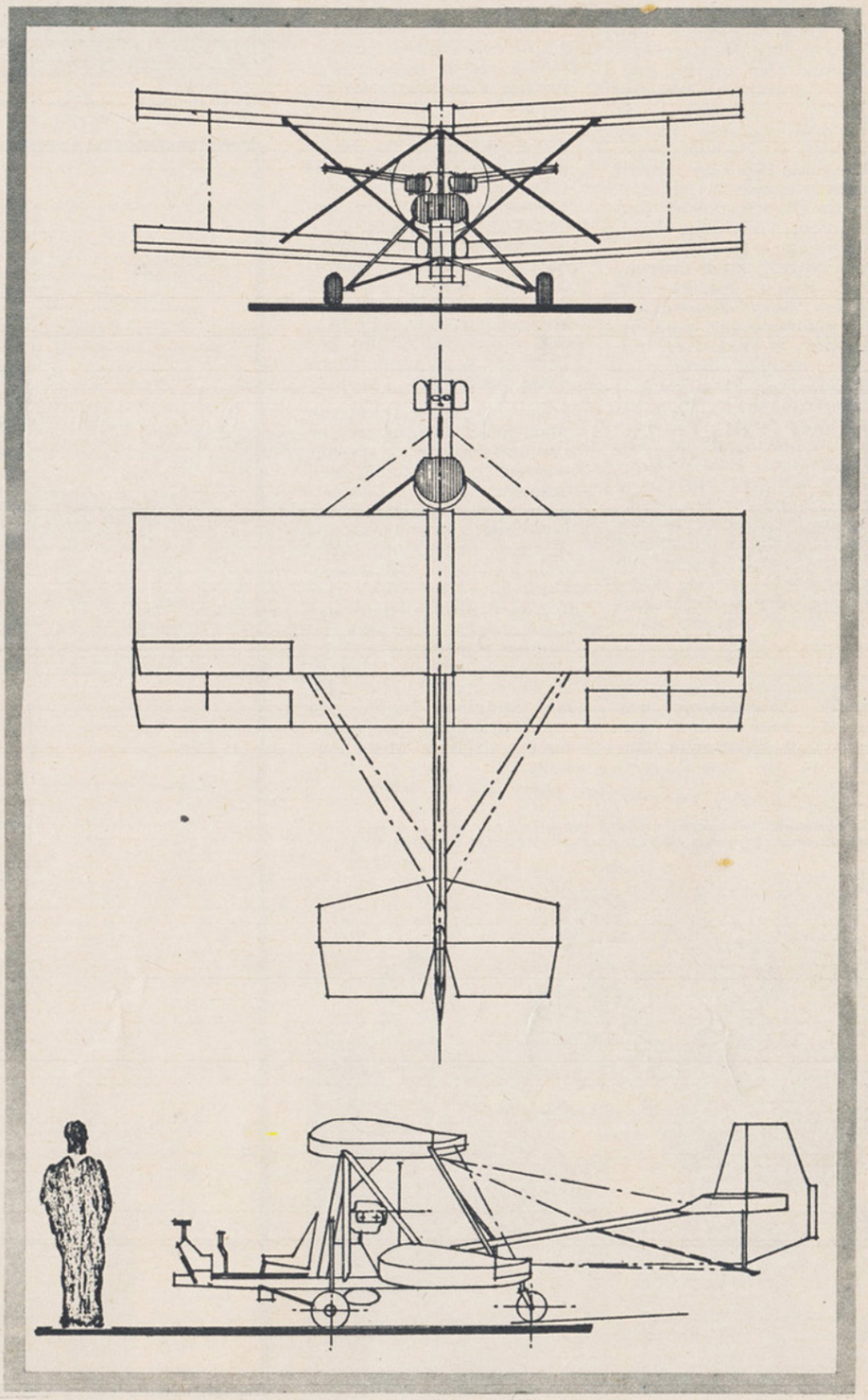
„Monika" przed próbami.

Zdjęcie: B. J. Witkowski



„Monika" w widoku bocznym.

Zdjęcie: ze zbiorów T. Dobraczyńskiego



JUNIOR

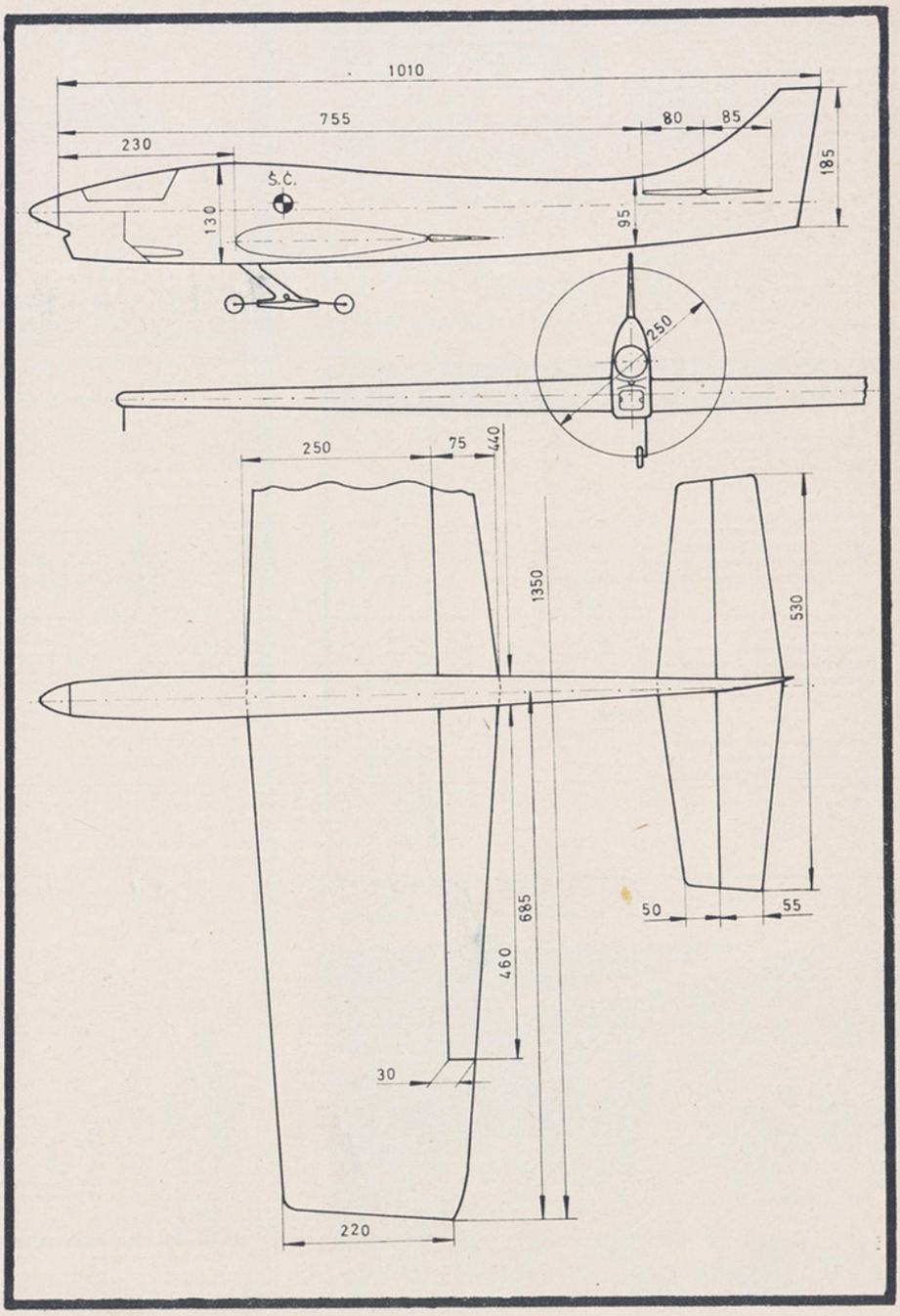
JEDNYM z przedstawicieli młodego pokolenia modelarzy jest Paweł Dziuba z Aeroklubu Warszawskiego. Ma ukończone 16 lat. Modelarstwem zajmuje się od roku 1969. Budowę modeli rozpoczął w Pałacu Młodzieży w Warszawie. Pierwszy raz wystartował w zawodach wojewódzkich „Młodzi szybownicy na start", na których zajął IV miejsce i zdobył odznakę „Młodego szybownika". Na lotnisku podczas zawodów zobaczył modele wyczynowe i tak nawiązał się jego bliższy kontakt z modelarstwem. Od roku 1970 do chwili obecnej uczęszcza na zajęcia do Ośrodka Sekcji Modelarstwa Aeroklubu Warszawskiego, gdzie buduje modele pod okiem instruktora Józefa Wąsika. Od tamtej pory specjalizuje się, podobnie jak jego instruktor, w budowie modeli akrobacyjnych na uwięzi. Posiada licencję i odznakę juniora z wieńcem brązowym. Pierwszy raz wystartował w Mistrzostwach Polski mając lat 15 w roku 1972 i od razu zdobył w grupie juniorów I miejsce. W rok później powtórzył sukces. Uzyskał tytuł mistrza Polski juniorów na rok 1973 i wynik, który wśród seniorów dałby mu medalowe miejsce.

Jest uczniem Zasadniczej Szkoły Zawodowej przy Fabryce Samochodów Osobowych w Warszawie. Marzy mu się zawód konstruktora samolotów. Na pytanie czy modelarstwo nie przeszkadza mu w nauce — odpowiada, że wprost przeciwnie, bardzo pomaga, zwłaszcza w przedmiotach zawodowych i ścisłych. Paweł we współzawodnictwie na najlepszego ucznia zajmuje jedno z czołowych miejsc w szkole.

Obecnie buduje dwa nowe modele i pilnie przygotowuje się do tegorocznego sezonu, a zwłaszcza do zawodów pn. „Sosnowiecki Tydzień Małego Lotnictwa", które odbędą się w dniach od 9 do 12 maja 1974 roku. Będzie to jego najpoważniejsza do tej pory próba umiejętności pilotażu modeli akrobacyjnych na uwięzi. Stawka zawodów jest wysoka: wejście do reprezentacji Polski na Mistrzostwa Świata Modeli na Uwięzi, które odbędą się w sierpniu br. w Czechosłowacji.

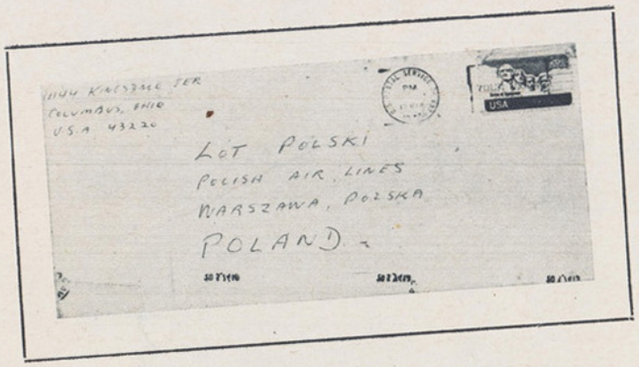
Nowe modele, których plan przedstawiony jest na rysunku, oparte są na nowoczesnej konstrukcji opracowanej w Centralnym Ośrodku Modelarstwa Lotniczego w Warszawie. Kadłub modelu wykonany jest z włókna szklanego. Skrzydła i stateczniki całkowicie balsowe. Podwozie dwukołowe, ustawione w tandem, zapewnia płynny start i lądowanie. Napęd stanowi silnik Super Tigre G35. Śmigło o średnicy 250 mm i skoku 120 mm wykonane z drewna. Masa modelu 110 — 1300 g. **P. W.**

Paweł Dziuba z modelem akrobacyjnym na uwięzi, którym w roku 1973 zdobył tytuł mistrza Polski w grupie juniorów.



Paweł Dziuba (w środku), mistrz Polski na rok 1973 w klasie modeli akrobacyjnych na uwięzi. Zdjęcia: B. Koszewski (2)

LOT
NOWINY
NR 46
KWIECIEŃ 1974



POLSKI ROK nad ATLANTYKIEM

ROK kalendarzowy to przecież tylko 365 dni. Ale ile rzeczy może się wydarzyć... Otwierając linię atlantycką LOT zakładał dość znaczne, planowane straty. Jeszcze się bowiem nie zdarzyło, by przewoźnik atlantycki nie poniósł ich w pierwszym okresie eksploatacji. Nie było dotąd takiego...

LOT przełamał barierę! Uplasował się zdecydowanie na pierwszym miejscu, biorąc pod uwagę wykorzystanie oferowanych miejsc. W efekcie – co najważniejsze – przyniosło to dość spore wpływy dewizowe. Żadnej planowanej straty. Do szczegółów tego handlowego sukcesu przyjdzie nam jeszcze powrócić, gdy będziemy posiadali wszystkie elementy owych 365 atlantyckich dni.

Dzisiaj odnotujemy natomiast przynajmniej część elementów, które towarzyszyły im niejako, stwarzały ową swoistą aurę, zachęcającą całą załogę przedsiębiorstwa do wysiłku, by linia przez Atlantyk była biletem wizytowym LOTU.

Sięgnijmy najpierw do wypowiedzi cudzoziemców. W specjalnym konkursie Polskiego Radia, którego programy docierają do zagranicznego odbiorcy, zapytano m. in. o nazwy samolotów PLL LOT, obsługujących trasę Warszawa-Nowy Jork. Około 80% uczestników wymieniło nie tylko prawidłowe nazwy, ale uzupełniło swoje wypowiedzi danymi z historii LOTU, szczegółami o sieci połączeń oraz wynikami przewozowymi. Uczestnicy konkursu – zwłaszcza ci z USA i Kanady – z dużym uznaniem piszą, o otwarciu polskich szlaków lotniczych łączących Warszawę z Ameryką Północną oraz ich znaczeniu dla rozwoju masowej turystyki.

Reprodukowana powyżej koperta nie ma więc rangi symbolu. Jest właśnie dowodem na to, co już wcześniej pisali uczestnicy konkursu. Listów z zapytaniami o szczegóły lotów z Ameryki do Polski zaczyna przychodzić bowiem do Warszawy coraz więcej. Ten z odległego Ohio przedstawiliśmy wyłącznie ze względu na formę adresu. Właśnie tak: LOT POLSKI. Prorektor Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie przysłał specjalne podziękowanie dla załogi samolotu SP-LAA „Kopernik", za opiekę nad uczelnianym Zespołem Tańca Ludowego, który powracał po występach do kraju. Cytat: **„Było nam nadzwyczaj przyjemnie, że na pokładzie naszego samolotu poczuliśmy się jak na rodzinnej ziemi. Uprzejma, miła i sympatyczna obsługa zasługuje na słowa najwyższego uznania".**

Serdecznie zapraszamy – od kwietnia trzy razy w tygodniu!

POLONIA amerykańska coraz liczniej przybywa do Starego Kraju. W 1974 r. zapowiedziano szczególnie dużo wycieczek, imprez i spotkań na rodzinnej ziemi. O miejsca w polskich samolotach już teraz zaczyna być trudno...

Ostatnio – jak się dowiedzieliśmy – ruszyli do boju radni polskiego pochodzenia w Chicago. Przygotowali oni mianowicie projekt specjalnej uchwały rady miejskiej, która opowiada się za przyznaniem PLL LOT prawa do uruchomienia bezpośredniej linii do Warszawy. Chicago udzieliło takich praw już wielu innym przewoźnikom – niechże i wśród nich nie brakuje i polskiego – rozumują chicagoscy radni. Cieszy to nas bardzo, gdyż tylko wszechstronne działanie może odnieść tutaj spodziewany skutek. Wtedy nasze symboliczne niejako zdjęcie nabierze rumieńców życia. Czego życzymy sobie i obywatelom pięknego miasta Chicago.

Premier Szwecji Olof Palme przybył do naszego kraju na pokładzie samolotu PLL LOT. Na naszym zdjęciu — w towarzystwie premiera Piotra Jaroszewicza, w chwilę po wylądowaniu w Warszawie.

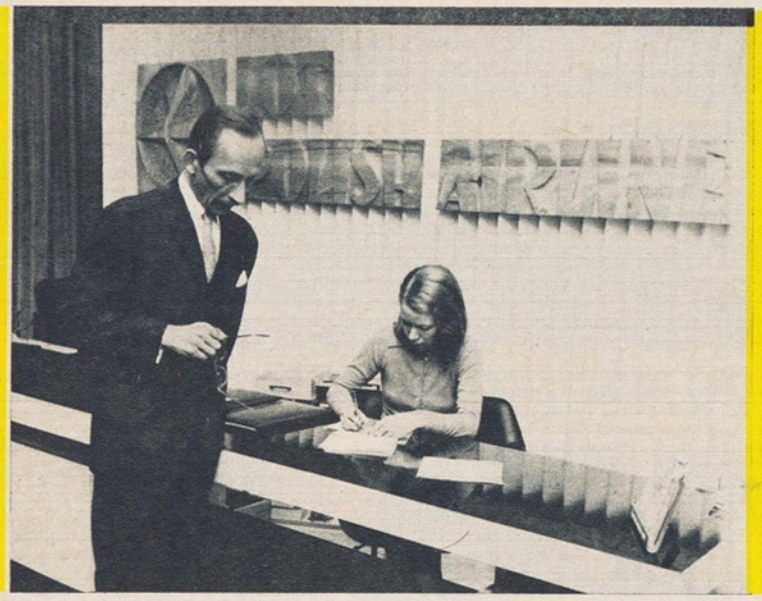
Wszystkie drogi prowadzą do Sztokholmu. Wyżej — polski samolot na lotnisku Arlanda. Nowoczesny port morski, największy węzeł kolejowy i drogowy Szwecji — to też stolica bałtyckiego sąsiada!

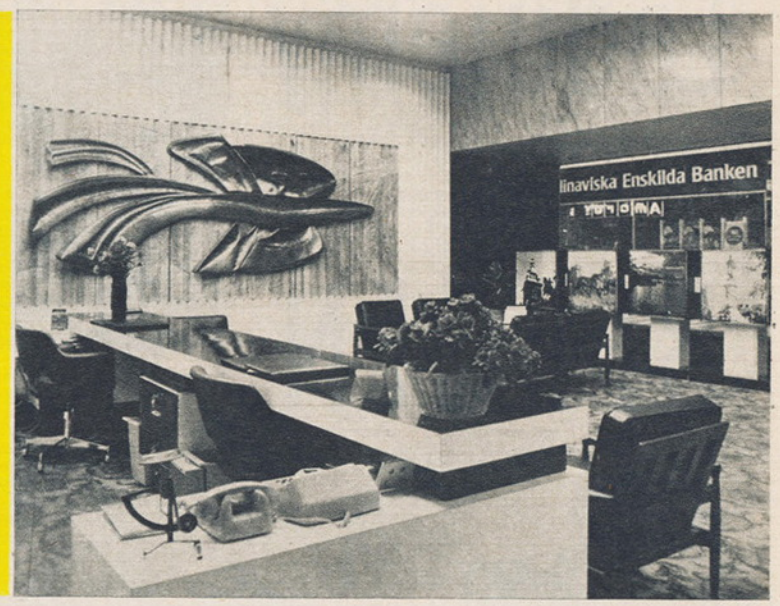
SĄSIAD znad Bałtyku — tak się mówi najczęściej. Po ostatniej wizycie premiera Szwecji Olofa Palme w naszym kraju ten krótki zwrot nabiera treści specjalnych. Świadczą o tym nie tylko słowa, ale przede wszystkim podpisane dokumenty o rozszerzaniu naszej wszechstronnej współpracy.

Cieszy nas szczególnie fakt, że w zakresie spraw najważniejszych nie zapomniano również o turystyce. Zapowiadane ułatwienia — nie tylko w samym podróżowaniu (połączenie promowe) — pomogą ożywić nasze wzajemne kontakty.

Odnotujmy w tym miejscu relację „Trybuny Ludu", która piórem Z. Broniarka stwierdza: „Premier Palme z małżonką i towarzyszącymi mu osobami przybył do Polski na pokładzie rejsowego samolotu LOT i takim też samolotem z Polski odleciał. W jego otoczeniu mówi się, że premier w ten sposób chciał podkreślić specjalne więzy jakie Polskę ze Szwecją łączą i jego osobiste sympatie dla naszego kraju".

Dodajmy do tej relacji jeszcze i tę informację, że szwedzkiemu premierowi towa-





Miejskie biuro LOTU w samym centrum miasta. Tutaj gospodarzem jest mgr Wojsław Majewski, który był szczególnie dumny, gdy ludzie z ulicy przychodzili z gratulacjami. U zimnych Szwedów nieczęsty to obyczaj!

jak SZTOKHOLM

rzyszyło 10 dziennikarzy reprezentujących najpoważniejsze gazety, radio i telewizję. W chwili, gdy piszemy (szwedzkim Ballografem) te słowa, nie są nam jeszcze znane ich opinie o tej podróży, a w szczególności o lotniczym jej fragmencie.

Udajmy się przeto do stolicy Szwedów, gdzie całkiem niedawno otwarto nowe biuro miejskie PLL LOT. Nasz fotoreporter utrwalił na taśmie kilka migawek z tego pięknego miasta oraz kolejnej realizacji LOTU według projektu Mariana Stępnia.

Jak stoją przewozy lotnicze? Chyba nieźle, skoro w 1972 r. na trasie Warszawa — Sztokholm — Warszawa przewieziono 4598 pasażerów, by rok później odnotować 5806, czyli 27-proc. wzrost. Warto podkreślić, że nasze samoloty latają do Szwecji od 1946 roku!

Jesteśmy przekonani, że w tym roku odnotujemy dalszy wzrost ilości przewiezionych i zadowolonych pasażerów. Wybudowany przy pomocy Szwedów nowoczesny hotel FORUM czeka na handlowców i turystów z całej Skandynawii.

Odprawa pasażerów odlatujących z Arlandy do Warszawy. Drugie lotnisko Sztokholmu nazywa się Bromma.

Obok nowoczesnej architektury centrum efektowne wejście do Filharmonii Narodowej.

Lądujemy w BERGEN

Polski samolot na lotnisku w Bergen. Potężny bagaż to ekwipunek narciarzy, udających się na zawody o Puchar Świata w Zakopanem. Na zdjęciu poniżej — kapitan Tadeusz Hendzel wręcza proporzec LOTU szefowi portu lotniczego B. Larsenowi.

Stewardesa B. Górnicka znalazła chwilę czasu, by poczytać prasę w towarzystwie olimpijskiego mistrza, Hiszpana Fernandeza Ochoa.

Polskie stewardesy na norweskiej ziemi. Były jednocześnie w górach i nad morzem!

DO Norwegii jeszcze wprawdzie nie latamy regularnie, ale nasze samoloty lądowały w tym kraju niejednokrotnie. Tym razem był to lot charterowy, po narciarskich mistrzów, którzy w swej podróży po świecie chcieli również znaleźć się w polskim Zakopanem.

Polski samolot przewiózł ich więc z Bergen bezpośrednio do Krakowa, skąd autobusami jeszcze tego samego dnia dotarli do zimowej stolicy Polski.

Ale zostawmy narciarzy i wróćmy do samolotu. Trasa: Warszawa, Grudziądz, Gdańsk, Bornholm, Oslo i Bergen. Trasa lotu nad morzem wynosi łącznie 360 km, a całość zamyka się cyfrą 1534 km (z Bergen do Krakowa 1764 km).

Lotnisko w Bergen nazywa się Fresland. Załoga kapitana Hendzla idzie do szefa portu, by wręczyć elegancki proporzec LOTU. Pan Larsen jest widocznie zaskoczony i serdecznie dziękuje polskim pilotom za miły gest. Potem rozmowa jest bardzo fachowa o pułapie, paliwie i załadowaniu. Wszystko idzie zresztą sprawnie. Wśród wózków z bagażami uwijają się panowie Endersen i Matland. Robią sobie także zdjęcia z zawodnikami i załogą (zdjęcie u dołu).

A na lotnisku ruch. Kolejno lądują samoloty SAS, a czasem nad naszymi głowami przelatuje wojskowy samolot myśliwski, który wyczynia nieprawdopodobne harce. Po chwili ląduje drugi nasz samolot, który pilotuje załoga kapitana Poznańskiego. Polski dzień w Bergen!

W porcie zawodnicy sami zajmują się bagażem. Utworzyli błyskawicznie swoisty szpaler i „zastępują" taśmociąg. Gustavo Thoeni obok Kniewassera, Bachleda tuż przy Grossie i Neureutherze. Nigdy jeszcze nie widzieliśmy tak znakomitych bagażowych... Walizki, torby, narty w specjalnych pokrowcach są popychane, rzucane, tarmoszone.

W samolotach było wesoło. Jedni śpiewali, inni grali w kości. Pozostali czytali gazety, a część — zmęczona wysiłkiem narciarza — po prostu spała.

Fernandez Ochoa, mistrz olimpijski z Sapporo, wypytywał nas szczegółowo o Polskę, jej mieszkańców. „Cieszę się bardzo, że będę w waszym kraju, chciałbym pojechać jak najlepiej" — powiedział.

I udało się. Zdobył I miejsce w slalomie specjalnym o Puchar Świata właśnie na stokach Nosala.

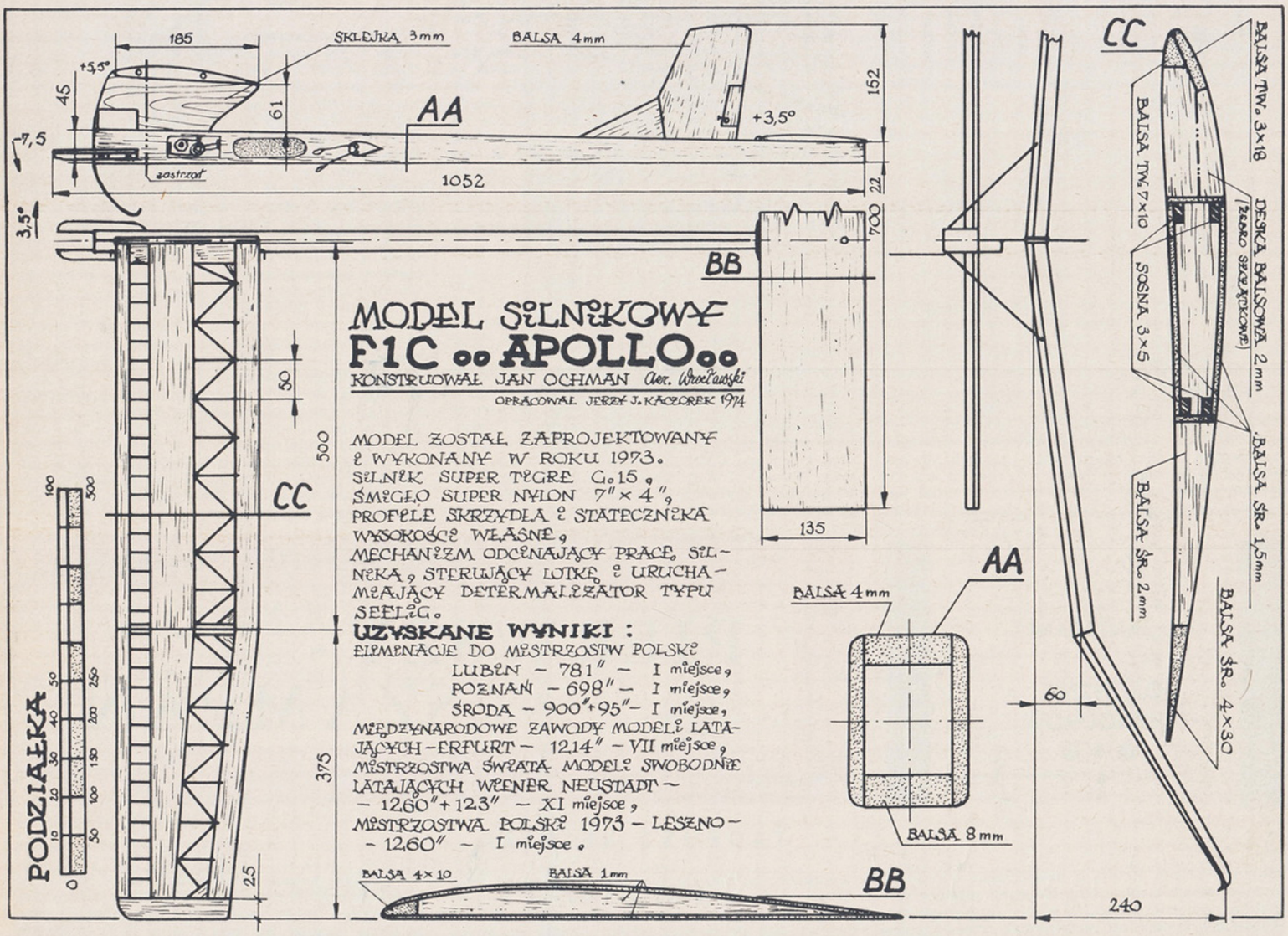
Loty do Bergen spotkały się z bardzo wysoką oceną, zarówno ze strony organizatora jak i — co ważniejsze — wszystkich znakomitych sportowców. Niektórzy nawet sądzą, że ich praca w powietrzu miała bezpośredni wpływ na wynik Fernandeza Ochoa!

TURYSTYKA LOTNICZA

W Polsce tytułowy termin zaczyna zdobywać powoli prawo obywatelstwa. Nad jego losami radzili ostatnio członkowie Klubu Dziennikarzy Turystycznych SDP, przy współudziale pracowników naukowych SGPiS oraz PLL LOT. Szczególnie interesująco wypadło wystąpienie dr. S. Bąka z Zakładu Gospodarczo-Społecznych Problemów Turystyki SGPiS, który mówił m.in. o problemach związanych z popularyzacją usług świadczonych przez biura turystyczne i przewoźników powietrznych. O planach LOTU w tym zakresie mówił mgr Z. Kiszczak, zastępca kierownika wydziału handlowego. Sporą część swojego wystąpienia poświęcił on najbliższym planom i zamierzeniom PLL LOT. Dziennikarzy szczególnie zainteresowała wiadomość, że PLL LOT oferuje aktualnie możliwość rezerwacji hotelu wraz z dokonaniem rezerwacji miejsca w samolocie.

Spotkanie w Klubie Dziennikarza w Warszawie. O problemach turystyki lotniczej dyskutowali naukowcy, dziennikarze i ludzie LOTU. Na zdjęciu (od lewej) dr S. Bąk z SGPiS w towarzystwie mgr. Z. Kiszczaka i T. Filipkowskiego oraz sala obrad.

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 255, tel. 22-40-73. Redaktor: JULIUSZ PĘGIEL. Zdjęcia w numerze: CAF, J. Czerniak, M. Kobrzyński.



MISTRZOWSKI MODEL SAMOLOTU

MODEL o prostej konstrukcji kadłuba:

- łoże z kątowników duraluminiowych,
- skorupowa konstrukcja sklejona z czterech deseczek o grubości 8 i 4 mm.
- pilonik ze sklejki 3 mm.
- łoże mocowane do klocka bukowego, w ktory wklejono pilonik i przyklejono deseczki balsowe.
- statecznik kierunkowy z balsy — przyklejony „na styk".
- płoza z drutu stalowego ⌀ 2,5 mm.
- zbiornik paliwa o objętości 20 cm³ przyklejony do pilonu.
- ster statecznika kierunkowego i determalizator, sterowane wyłącznikiem mechanicznym typu Saelig.

Płat o dość dużym wydłużeniu (jak na F1C) — konstrukcja oparta o dźwigar kesonowy zbudowany z sosny i balsy. Sztywność konstrukcji dobra — uzyskana przez wstawienie szczątkowych żeber przy krawędziach natarcia i spływu. Oklejono płat papierem japońskim, kilkakrotnie cellonowano i uodporniono na działanie paliwa chemolakiem.

Stateczník wysokości wykonany następująco:

- krawędź natarcia i żebra przyklejono do deseczki balsowej 1×135×700 — rozstaw żeber w stateczniku od środka: 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 60 mm.
- po oszlifowaniu pokryto statecznik deseczką 1 mm, cellonowano i lakierowano chemolakiem.

Silnik ST G15; śmigło Super Nylon „7×4"; instalacja paliwowa typu ciśnieniowego. W celu uniknięcia błędnego wyrzucenia modelu, konstruktor za wyłącznikiem przykleił po obu stronach kadłuba drobny papier ścierny. Wzniosy skrzydeł modelu: prawy 40/220, lewy 60/240.

Masa całkowita — 790 g; powierzchnia całkowita — 39,2 dcm².

J.K.

Z „JANTARAMI" W OJCZYŹNIE KANGURÓW

● 8 ●

PIERWSZY SZAMPAN

TADEUSZ REJNIAK

AKWARIUM – GAGGLE – HOLZWOLKE

Do karawanu zajrzała Rika Harwood, znajoma z wielu mistrzostw świata dziennikarka angielskiego czasopisma szybowcowego „Sailplane and Gliding". Na pytanie co z naszymi odpowiedziałem, że walczą gdzieś na trasie, z pewnością w jakimś akwarium. Nie zrozumiała. Nasze popularne określenie licznych szybowców krążących w jednym kominie nie było jej jeszcze znane. Anglicy nazywają to „gaggle", co tłumaczy się jako rój kaczek lub po prostu gęganie, a Niemcy mówią po prostu „Holzwolke", czyli drewniana chmura. Nasze akwarium spodobało się Rice. Zanotowała, ucieszona ze wzbogacenia szybowcowego żargonu, który w pewnych sytuacjach staje się językiem międzynarodowym.

Po piątej zaczęliśmy znów słyszeć naszych pilotów. „Długale" dochodzili do drugiego punktu zwrotnego, „krótcy" mieli go już za sobą. Wznoszenia na trasie były nadal słabe i do tego końcowy odcinek przelotu wypadł pod wiatr. Na szczęście pułap wzrósł do 1500 m i to ratowało sytuację. Można było od czasu do czasu zaryzykować jakiś dłuższy przeskok. Kępka miał około 50 km do mety, Wujczak był o jeden komin za nim. Na trasie dolotowej na ziemi stał z wozem jak zwykle Janek Wróblewski. Lubiłem słuchać jego korespondencji radiowej z Frankiem w końcowych fazach przelotów, kiedy już nieomal nawzajem się widzieli. Chwilami odnosiło się wrażenie, że to nie ziemia z powietrzem rozmawia, lecz że dwóch obok siebie lecących pilotów wymienia pomocne uwagi. W głosie Janka, gdy popędzał do przodu lub informował która strona trasy korzystniejsza termicznie, było tyle zaangażowania i taka orientacja w tym co się dzieje aktualnie w powietrzu, jakby on też tam był.

O 17.40, po długim przeskoku, Franek dogonił na siedmiuset metrach wielką „drewnianą chmurę". Włączywszy się w krążenie podał Jankowi, że jest dwadzieścia pięć kilometrów od lotniska. Ale wkrótce potem usłyszałem:

— Na dziewięciu, niecały metr do góry i znów prawie 30 km do domu.

Tak, wiatr był niestety dość silny, przy mizernych wznoszeniach dokuczliwie cofał zawodników w krążeniu. Kępka poszedł do przodu, bo na podanej wysokości 900 m wznoszenie zaczęło się kończyć. W tym czasie na metę wpadały już pierwsze standardy: Szwed Andersson, Norweg Bulukin, potem między innymi obchodzący nas bardziej Fitchett i Teunisse. W tym czasie również nasze „Jantary-1" były już po meldowaniu na drugim punkcie zwrotnym. Dużemu Staszkowi bardzo nie podobały się znów wskazania wariometru, nie mógł dojść z nimi do ładu, narzekał i stale na małej wysokości zagrożony był lądowaniem. Heniek natomiast radził sobie dzielnie i wyczuwało się, że jest w świetnej kondycji psychicznej. O 17.48 meldował, że ma 950 m i dochodzi do Bonney Lake. Kiedy dwie minuty później Franek zgłosił:

— Z dwunastu idę na dolot, muszę dojść! — Heniek, jakby dla dodania koledze otuchy, dopowiedział:

— Pode mną, 600 m nad jeziorem, męczy się Helmut.

W istocie Reichmannowi nie wiodło się w tym locie. Ukończył go, ale na 31 miejscu w klasyfikacji dnia. Natomiast Franek miał szansę na dobry wynik — w końcówce trasy nadrobił sporo, na dolocie podtrzymało go trochę, mógł więc podusić prędkość i o 17.57 w ostrej jeździe przeciął linię mety.

Wszystkie nasze samochody były jeszcze na trasie, pojechałem przeto „sztabówką" ściągnąć „Jantara" z lotniska. Po powrocie do karawanu słyszę w głośniku Heńka:

— Jasiu, ile trzeba z 28 km dla dwóch metrów na sekundę?

Odpowiedź Wróblewskiego nie dociera do nas, ale co powiedział wiemy z potwierdzenia Poźniaka:

— Dziękuję, zrozumiałem — 1200 metrów. Idę.

Więc on też już w dolocie. Emocja narasta, bo Heniek — odwrotnie jak Franek — trafia niestety w duszenia. Wysokość maleje, a przeciwny wiatr trzyma. Na 20 km od lotniska ma już tylko 750 m wysokości, zmniejsza więc prędkość lotu. Na dziesiątym kilometrze ma 500 m, na siódmym — 400 m. Józek przypomina ostrzegawczo:

— Siadaj z prostej za metą.

Patrzymy z napięciem w głośnik, który milczy zbyt długo. Wreszcie jest, przemówił:

— Nad rzeką, dwa do domu, dwieście.

No, oddech ulgi, zwłaszcza, że Wujczak też już tymczasem doleciał. Opuszczamy karawan, żeby zobaczyć jak o 18.19 Heniek tuż nad ziemią osiąga metę, lądując za nią z prostej. W 21 minut później miła niespodzianka, bo Staszek Kluk, który jeszcze niedawno sygnalizował kłopoty na trasie, śmiga również nad linią mety.

Ale prawdziwa radość spotyka nas dopiero w jakiś czas potem, gdy „Nova Computer" wykazuje jednoznacznie, iż w klasie otwartej zwyciężył Moffat, a drugie miejsce należy do Henryka Poźniaka! Więc Heniek jest zwycięzcą dnia w kategorii szybowców 19-metrowych! Pierwsze polskie zwycięstwo w Waikerie i to z mocnym wynikiem, bo dotychczas tylko Viitanenowi udało się w drugiej konkurencji ulokować 19-metrowy szybowiec na trzecim miejscu klasy otwartej. Jak się zresztą potem okazało, do końca mistrzostw nikt nie powtórzył wyczynu Poźniaka, a nawet Viitanena.

O ile jednak sukces Heńka, acz błyskotliwy, nie przesunął go niestety z 15 miejsca w klasyfikacji ogólnej, to w klasie standard rzecz wyglądała lepiej. Zwyciężył Teunisse, a na drugim miejscu błysnął nieoczekiwanie Alvaro de Orleans-Borbon. Kępka miał piąty wynik dnia lecz na tyle dobry, że po siedmiu konkurencjach awansował o kolejny szczebel, czyli na miejsce szóste w łącznej klasyfikacji. Powiodło się również Wujczakowi, który pomimo dalekiego miejsca w konkurencji, zdołał jednak podskoczyć o jedno oczko w punktacji zbiorczej i wszedł tym sposobem do pierwszej dziesiątki.

Wieczorem było święto na naszym podwórku. Odwiedzili nas Chase'owie i skonstatowali, że polski miód pitny wcale miło drażni australijskie podniebienia. Franek Kępka natomiast zrobił przyjemność kierownikowi ekipy twierdząc, iż bardzo lubi jego grę na piccolo. Dobyłem więc z walizy po raz pierwszy w Waikerie ten miniaturowy, ale wielce zasłużony instrument muzyczny. Zasłużony dlatego, że począwszy od Leszna w 1958 roku towarzyszył naszym zawodnikom we wszystkich kolejnych mistrzostwach świata, ratując czasem ekipę z opresji, gdy zachodziła potrzeba zaprodukowania tak zwanych występów artystycznych. Tutaj wprawdzie nie zachodziła, ale życzenie zawodnika, do tego medalisty, jest w ogóle rozkazem. Popłynęły przeto melodie na swojską nutę, akcentując, że mieliśmy tego dnia powody do zadowolenia.

Atoli okazało się, że mała harmonijka może także wyzwolić zgoła inne uczucia. Kiedy bowiem później w kilku „umysłowych" złożyliśmy wizytę kolegom „fizycznym" i w ich domku również rozbrzmiała wiązanka melodii góralskich, nasz miejscowy uniwersalny pomocnik — Leszek Szczęściak, który nigdy dotąd nie palił, wyszedł nagle... na papierosa. Nie po raz pierwszy miałem okazję przekonać się naocznie, że wśród blasków i cieni życia na obczyźnie nostalgia nie należy na pewno do blasków. A swoją drogą, od tego wieczoru Leszek stał mi się znacznie bliższy. Lubię ludzi, którzy podlegają wzruszeniom.

DZIEŃ OCZEKIWANIA

We wtorek wczesnym rankiem dawało się żyć. Niebo kryła gruba warstwa cirrostratusa kojąca ziemię odrobiną cienia, a że przy tym wschodni spływ poruszał powietrze z prędkością 12 węzłów, więc można było oddychać. Po kanikule dni poprzednich mogło się niemal wydawać, że jest chłodno. Szkoda tylko, że ten „chłód" osiągnął dość szybko temperaturę plus 33°C.

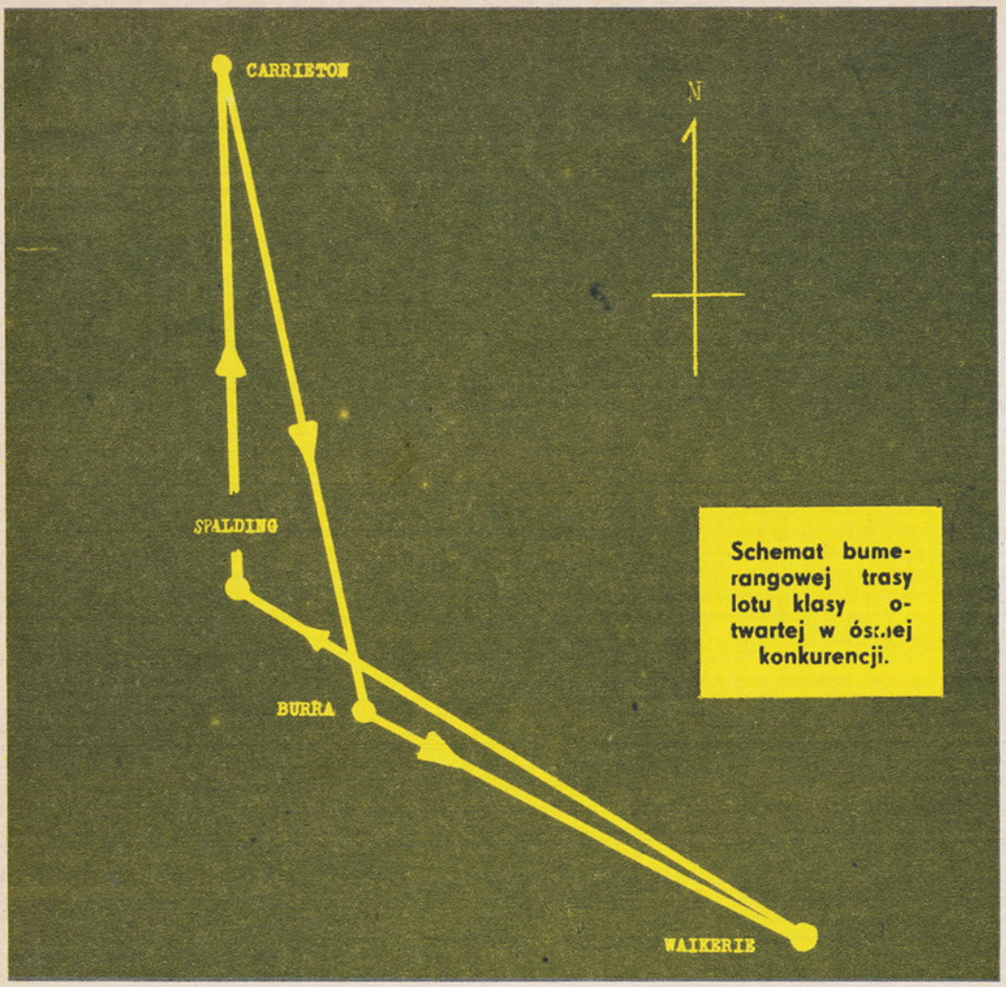
Wspomniany wtorek, to był 22 stycznia — data o tyle pamiętna, iż łączy się z pierwszym szampanem, jaki w sposób oficjalny i uroczysty trafił do naszej ekipy. Istniał bowiem na mistrzostwach w Waikerie miły zwyczaj, że codzienny briefing rozpoczynano od przedstawienia zwycięzców poprzedniego dnia i nagradzano ich żywiołowym aplauzem oraz wręczaną przez dyrektora imprezy potężną butlą o pojemności dwie i pół pinty, czyli ponad jedną kwartę, czyli ponad świerć gallona, czyli — mówiąc wreszcie po naszemu — dobre półtora litra najprzedniejszego australijskiego szampana. Wprawdzie Francuzi twierdzili, że ten najprzedniejszy australijski ma się tak do szlachetnego napoju rodem z winnic Szampanii, jak samogon do koniaku, ale było w tej opinii tyle przesady co dowcipu. Nic przeto nie zmniejszało naszego zadowolenia, że w ów wtorek Henryk Poźniak, jako poniedziałkowy zwycięzca konkurencji, otrzymał brawa i rzeczoną musującą nagrodę.

Poza tym jednak briefing był raczej smutny z zawodniczego punktu widzenia, gdyż meteorolog przedstawił mało zachęcającą prognozę, dającą znikome szanse na powodzenie wyznaczonego przelotu po wspólnej dla obu klas trasie **trójkąta o obwodzie 283 km.** Pomimo tego szybowce ustawiono na starcie i rozpoczęło się wielogodzinne, denerwujące oczekiwanie, szczerze mówiąc bardziej na decyzję odwołania konkurencji, niżli na możność wzlotu. Wśród pilotów powszechnie panowała opinia, że w takich typowo szczęściarskich warunkach pogodowych wyniki dnia można z równym powodzeniem ustalić drogą losowania, jak próbą dolecenia do mety.

Przesiadywanie przy szybowcach na patelni lotniska nie było w Waikerie nigdy bezczynne. O to by ręce miały stale zatrudnienie, skutecznie dbały niezwykle małe i jeszcze niezwykle zajadłe muszki australijskie. To była istna plaga. Za nic sobie miały (zapewne nie czytały) reklamy odstraszających preparatów, którymi obficie spryskiwaliśmy nie osłonięte powierzchnie ciała, a zwłaszcza twarze. Atakowały brawurowo w zmasowanych nalotach, wciskając się do oczu, uszu, nosa, a biada temu kto zachłysnął się nieopatrznie nazbyt szczerym śmiechem: wpadały wtedy samobójczo do gardłowych czeluści, przy czym pozostawało sporne czyja przykrość jest większa — połykanej czy połykającego. Ale a propos antymuchowy preparat stosowany w ciśnieniowych puszkach do rozpylania, to przypominał mi on inny, który na podstawie doświadczeń ekipy warto spopularyzować na użytek szerszych kręgów szybowniczej braci. Otóż do utrwalania barogramek świetnie służy zwykły toaletowy spray do włosów. Kryje utrwaloną powierzchnię przejrzyście i wysycha natychmiast. Zaś kopcenie barogramek znacznie skuteczniej i szybciej, niźli naftowy ogarek, zapewnia tląca się kalafonia.

Monotonię oczekiwania, wypełnioną walką z muchami, przerwała o wpół do trzeciej zapowiedź zmiany zadania. Zamiast po trójkącie przelot miał się odbyć po trasie **docelowo-powrotnej.** Atoli zanim zdążyły ucichnąć dalekie od zachwytu komentarze pilotów, został ogłoszony kolejny komunikat, tym razem ostateczny — **o odwołaniu konkurencji.** Pozwolono jednak chętnym odbyć po jednym starcie dla osobistego przekonania się o warunkach dnia. Poza Poźniakiem pozostali trzej nasi zawodnicy wyszli w powietrze. Kluk, żeby sprawdzić wskazania wariometru, Kępka z Wujczakiem — żeby nawiązać radiową łączność i zawrócić na lotnisko załogi naziemne, które w dwa samochody wyruszyły na trasę, jak zwykle znacznie wcześniej.

To się Wieśkowi nie udało, nie wypocznie dzisiaj — skomentował ktoś żartem. Uwaga dotyczyła Wieska Gębali, który z Andrzejem Kmiotkiem wchodził w skład załogi jeżdżącej z Traperem, czyli z Andrzejem Woźniakiem jego samochodem. A „Belmont" Trapera, to była zgrabna, niska furgonetka, wyposażona w dwa tylko miejsca siedzące — kierowcy i pasażera obok. Biedny Wiesiek leżał więc służbowo po parę godzin dziennie, obijając boki na wertepach tras w pudle wozu, i mając przy tym wzrokowy kontakt ze światem



Schemat bumerangowej trasy lotu klasy otwartej w ósmej konkurencji.

tylko przez tylne okno. Znosił tę katorgę pogodnie, nawet się uśmiechał, gdy mu docinano:

— Takiemu to dobrze, całe mistrzostwa przeleży.

Staszek Kluk, jak to już wspomniałem, miewał kłopoty ze swym wariometrem elektrycznym. Kilka dni wcześniej po zakończonej konkurencji, za zgodą kierownictwa imprezy, poleciał na sprawdzenie szybowca Staszka — Józek Dankowski. Nie stwierdził usterek. Wobec jednak dalszych narzekań zawodnika, w tym dniu wcześnie rano ponowił oblot Jurek Śmielkiewicz. Podregulował trochę wariometr, na ile to było możliwe w krótkotrwałym locie, lecz gdy teraz Kluk wylądował i przedstawił swoje spostrzeżenia, zaistniała potrzeba jeszcze jednego startu Jerzego. Piloci holujący zakończyli tymczasem swoją działalność i spędzali czas wolny według własnych upodobań. Bohdan, który poszedł do organizatorów, żeby załatwić dodatkowy wzlot szybowca, mówił potem ubawiony, że szef pilotów holujących rozłożył w pierwszej chwili ręce i powiedział w zafrasowaniu:

— Trudna sprawa, wszyscy już świętują. — Ale po chwili, jakby sobie przypomniał, dodał — Nie, mam jeszcze dwóch trzeźwych. Są gdzieś przy samolotach, poszukajcie ich sami.

Oczywiście było w tym odezwaniu więcej żartu jak faktu, a przytaczam ten epizodzik jako ilustrację swobodnej, koleżeńskiej atmosfery, jaka panowała na zawodach. Pozornie nikt się niczym specjalnie nie przejmował, nawet w trudnych momentach nie widziało się u organizatorów gorączkowego zaaferowania, oficjalne wypowiedzi krasili często dowcipem, lecz wszystkie kółeczka organizacyjnej machiny kręciły się bezbłędnie, jednym słowem zawody prowadzone były sprawnie.

„Jantar" Kluka wkrótce wystartował i po dodatkowych regulacjach Jerzego, w dalszych konkurencjach Staszek mniej już miał pretensji do swego wariometru. Nie wiem czy to w efekcie zwiększonego zaufania do wskazań przyrządu, czy też w wyniku przypomnienia sobie, że jest przecież brązowym medalistą z mistrzostw w Jugosławii — Staszek pokazał nazajutrz lwi pazur zawodnika.

NA TRASIE BUMERANGU

Burra, miasteczko leżące o 117 km w linii powietrznej na północny zachód od Waikerie, to miejsce, w którym z końcem XIX wieku zaczęło się pierwsze polskie osadnictwo w Australii. Wielu tam Borowskich, Sobierajów i innych o podobnych nazwiskach, których właściciele lub raczej ich dziadowie porozumiewali się kiedyś polską mową. Dzisiaj język ojczysty jest tam już w zaniku, lecz tradycje polskości w Barej — jak fonetycznie brzmi nazwa tej miejscowości — są jeszcze wciąż żywe.

Otóż Burra stanowiła jeden z punktów zwrotnych trasy przelotu rozegranego w środę — 23 stycznia. A była to trasa niezwykła w swoim obrysie. W zasadzie **czworobok,** ale zbudowany z dwóch wydłużonych trójkątów, tak że wytyczony na mapie przypominał kształtem bumerang. **Dla klasy standard łączna długość przelotu wynosiła 462 km, dla otwartej 531 km** i różniły się te trasy jedynie punktami zwrotnymi Orroroo i Carrieton — ten drugi dla klasy otwartej. Pozostałe dwa punkty, właśnie Burra i Spalding, były wspólne dla obu klas.

Pogoda zawiodła poranne nadzieje. Owszem, dzień był upalny, błękitny, ale zapowiadane prognozą silne wypiętrzenia burzowe nie wystąpiły wcale. Nad górami, gdzie przebiegała większa część trasy, było partiami nieco więcej zachmurzenia cumulusowego, przeciętnie jednak nie przekraczało ono 1/8, a nad lotniskim i na południe od Waikerie jaśniał prawie czysty błękit. Tak więc przelot odbywał się przy tak zwanej typowej australijskiej termice, bo niemal bezchmurnej, tyle tylko, że wznoszenia nie były niestety równie typowo silne. Nastręczyło to zawodnikom sporo kłopotów, zwłaszcza w drodze powrotnej do lotniska, gdy na końcowym odcinku trasy intensywny wschodni wiatr stał się dokładnie czołowym.

Kluk z Poźniakiem odeszli ze startu lotnego krótko przed wpół do drugiej, Kępka i Wujczak 25 minut później. Z tego co meldowali z powietrza, to znaczy, że wznoszenia są zaledwie metrowe i że kończą się na wysokości 1000 m, decyzja możliwie wczesnego rozpoczęcia przelotu wydawała się słuszna. Mało kto wierzył, że zawodnicy dolecą do mety, a wobec spodziewanego liczenia konkurencji jako odległościowej czas lotu decydował o przelecianych kilometrach. Potem jednak, gdy nad górami piloci znaleźli korzystniejsze warunki termiczne, gdy pułap wznoszeń wzrósł do 2400 m i zaczęła świtać nadzieja osiągnięcia lotniska wyjściowego, Józek Dankowski wyrzucał sobie, iż nie zalecił naszym reprezentantom późniejszego odejścia ze startu lotnego. O godzinie 17.10 standardowcy byli już po drugim punkcie zwrotnym w Orroroo, teoretycznie więc istniała możliwość dolecenia do mety.

Ale rozterki duchowe trenera nie trwały długo. W drodze powrotnej bowiem zaczęły się — jak już wspomniałem — trudności. Poźniak w pewnym momencie rzucił do załogi naziemnej wiele mówiące pytanie:

— Czy na tej drodze, którą jechaliście, można lądować?

Nie usłyszeliśmy odpiwiedzi ziemi, lecz kilka minut po osiemnastej uspokoiła nas wiadomość, że wszyscy nasi zawodnicy zaliczyli trzeci punkt zwrotny. Teraz pomiędzy miejscowościami Burra i Florieton mieli do pokonania około 50 km bardzo nieprzyjaznego terenu. Pustkowia bez zieleni, rude, wypalone słońcem i pożłobione wąwozami pagórki — nie sprzyjały ewentualnym przymusowym lądowaniom. Chyba właśnie dlatego Poźniak pytał zawczasu o możliwość lądowania na drodze. Na razie taka potrzeba nie zagrażała jeszcze bezpośrednio. Lecieli wszyscy czterej blisko siebie, obficie wymieniając pomocne informacje. Staszek Kluk, który był w tym dniu bojowo usposobiony, wołał w pewnej chwili:

— Chodźcie chłopcy nad ten busz! Mam półtora... wzrosło do dwóch!

Krótkotrwałe jednak było to szczęście. Na dalszych kilometrach w stronę Waikerie robiło się coraz słabiej. Zawodnicy, zarówno nasi jak lecący obok nich konkurenci, pozbywali się resztek wody ze skrzydeł. Franek Kępka, żeby się upewnić czy wylał cały zapas, pytał Wujczaka:

— Popatrz, Stasiu, cieknie tam jeszcze coś ze mnie?

Nic już nie ciekło. Szybowiec był bez balastu i pomimo tego wydawał się za ciężki w gasnących wznoszeniach. Gorąco było pilotom w powietrzu i gorąco nam, w karawanie, słuchającym odgłosów ich zmagań. Ale nie tylko z emocji — upał dokuczał rzeczywiście potworny. Długopis, którym notowałem przebieg lotu, w tej temperaturze lał tuszem jak z kranu. Była 18.50, gdy Heniek Poźniak informował kolegów:

— Pode mną ktoś siada... rzuciło go bokiem... zakurzyło się!

W tym momencie szum w głośniku zamarł nagle, jak nożem uciął. Zenek Korsak pobiegł do „Nysy" i wrócił po chwili niosąc pozbawioną wszelkich osłon radiostację LUN. Przekładał ją z ręki do ręki, tak była gorąca. Pomimo że dla skuteczniejszego chłodzenia była zupełnie rozbebeszona, pomimo że cały czas dmuchał w nią wentylator, w spiekocie dnia tranzystory nagrzały się do tego stopnia, iż — jak tłumaczył Zenek — prąd zerowy wzrósł i poszły bezpieczniki. Przed założeniem nowych trzeba było wystudzić radiostację w lodówce.

Ten szybowiec, o którym mówił Heniek, to — jak się później okazało — była „Libelle" Allana Camerona. Nowozelandczyk sadzając ją w trudnym terenie złamał kadłub na pół. Całą noc pracowała ekipa przy naprawie, wspomagana przez fachowców z zespołu zachodnioniemieckiego i Cameron nie stracił następnej konkurencji.

c.d.n

WYNIKI VI KONKURENCJI – 20.1.1974

Klasa standard: trójkąt 308 km

1. Teunisse, Holandia	101,0 km/h	1000 pkt.
2. Renner, Australia	100,9 "	999 "
3. Beltz, USA	99,5 "	981 "
4. Strukelj, Jugosławia	99,4 "	980 "
5. Mercier, Francja	98,5 "	968 "
10. Kępka, Polska	94,8 "	910 "
12. Wujczak, Polska	92,9 "	899 "

Po VI konkurencji:

1. Mercier, Francja	4786 pkt.
2. Gordon, N. Zelandia	4668 "
3. Fitchett, W. Brytania	4648 "
4. Renner, Australia	4634 "
5. Reichmann, NRF	4608 "
7. Kępka, Polska	4433 "
11. Wujczak, Polska	4232 "

Klasa otwarta: trójkąt 707 km

1. Ragot, Francja	104,5 km/h	1000 pkt.
2. Moffat, USA	103,3 "	994 "
3. Grosse, NRF	96,4 "	958 "
4. Holighaus, NRF	94,9 "	951 "
5. Ax, Szwecja	94,8 "	950 "
15—16. Kluk, Polska	660 km	681 "
15—16. Poźniak, Polska	660 km	681 "

Po VI konkurencji:

1. Moffat, USA	5782 pkt.
2. Ragot, Francja	5689 "
3. Grosse, NRF	5676 "
4. Cartry, Francja	5467 "
5. Zegels, Belgia	5445 "
15. Poźniak, Polska	4406 "
18. Kluk, Polska	3716 "

WYNIKI VII KONKURENCJI – 21.1.1974

Klasa standard: trójkąt 213 km

1. Teunisse, Holandia	77,5 km/h	1000 pkt.
2. Orleans-B., Hiszpania	75,0 "	959 "
3. Renner, Australia	74,6 "	953 "
4. Williamson, W. Brytania	74,0 "	942 "
5. Kępka, Polska	72,1 "	913 "
26. Wujczak, Polska	65,4 "	803 "

Po VII konkurencji:

1. Mercier, Francja	5606 pkt.
2. Renner, Australia	5587 "
3. Fitchett, W. Brytania	5554 "
4. Reichmann, NRF	5389 "
5. Gordon, N. Zelandia	5367 "
6. Kępka, Polska	5346 "
9. Wujczak, Polska	5035 "

Klasa otwarta: trójkąt 242 km

1. Moffat, USA	79,7 km/h	1000 pkt.
2. Poźniak, Polska	76,7 "	955 "
3. Schubert, Austria	76,6 "	954 "
4. Holighaus, NRF	75,8 "	943 "
5. Zegels, Belgia	75,8 "	942 "
14. Kluk, Polska	69,1 "	844 "

Po VII konkurencji:

1. Moffat, USA	5782 pkt.
2. Grosse, NRF	5429 "
3. Zegels, Belgia	5387 "
4. Cartry, Francja	5348 "
5. Ax, Szwecja	5285 "
15. Poźniak, Polska	5361 "

Z LOTU PO ŚWIECIE

■ **W Austrii** odbyły się międzynarodowe kombinowane zawody spadochronowo-narciarskie, z udziałem 17 ekip 10 narodowości: Australii, Austrii, Jugosławii, Francji, Norwegii, NRF, Polski, Szwajcarii, Włoch i USA. W programie były skoki pojedyncze i grupowe na celność lądowania oraz slalom narciarski. W łącznej klasyfikacji narodowościowej 1 miejsce zajęła ekipa Austrii-1, przed Austrią-2, Francją-1, Francją-2, Szwajcarią-1, Włochami-A, NRF-2, Polską, Włochami-2, Szwajcarią-2, NRF-1, Jugosławią-1, USA, Jugosławią-2, Norwegią-1, Australią i Norwegią-2. W klasyfikacji zespołowej 1 miejsce w skokach spadochronowych zajęła ekipa Austrii-2, w slalomie — Austrii-1. W klasyfikacji indywidualnej 1 miejsce w skokach zajął Donahue (USA), w slalomie Pedevilla (Austria).

■ **Podczas** próby bicia rekordu międzynarodowego, angielski pilot Julian Nott osiągnął w gondoli balonu na ogrzane powietrze wysokość 13 200 m. Lot odbył się w centralnych Indiach. Pilot przeleciał przy tej okazji trasę 160 km. Osiągnięta wysokość jest największa spośród do tej pory uzyskanych na balonach tego typu.

■ **31 marca** obchodził 80 rocznicę urodzin Sergiusz Iliuszyn, jeden z najsławniejszych konstruktorów radzieckich samolotów, twórca m. in. znanego z czasów ostatniej wojny szturmowca Il-2. Iliuszyn jest członkiem Akademii Nauk ZSRR, ma tytuł trzykrotnego Bohatera Pracy Socjalistycznej i jest laureatem Nagrody Leninowskiej oraz szeregu nagród państwowych.

■ **W zakładach** Glasflügel w Saalgau (NRF) zbudowany został w połowie lutego br. 500 szybowiec „Standard-Libelle". Jest to obecnie rekordowa ilość szybowców ze sztucznych tworzyw, wyprodukowanych w jednych zakładach.

■ **Pierwsze** mistrzostwa Francji amatorskich miękkopłatów organizuje klub w Menuires, w dniach 19-21 kwietnia br. Przewidywany jest udział 50 uczestników, wyłącznie na zaproszenie. Mistrzostwa rozgrywane są w dwóch klasach, przy startach z wzniesień o wysokości 600 i 1400 m. Oceniane są: długotrwałość lotu, ewolucje i dokładność lądowania z lotu ślizgowego.

■ **W Wielkiej Brytanii** czynne były w 1973 roku 94 kluby szybowcowe (w tym 20 wojskowych) afiliowane do BGA (Brytyjskie Stowarzyszenie Szybowcowe) grupujące 9714 członków (w tym 2181 wojskowych i 737 kobiet). W porównaniu z rokiem 1972 — liczba członków wzrosła o 800 osób (o 10%). Park maszyn złożony z 946 szybowców składał się z 262 szybowców (w tym 131 dwumiejscowych) należących do klubów cywilnych, 180 szybowców (w tym 43 dwumiejscowych) należących do klubów wojskowych i 576 szybowców będących własnością osób prywatnych. Do tego dochodzi 15 motoszybowców i 86 samolotów holujących, z tego 68 cywilnych. Ogółem wylatano w klubach 102 086 godzin, wykonano 375054 loty, przeciętnie 16 minut na 1 lot. Średnio przypada nieco ponad 10 godzin lotu na pilota i 107 godzin lotu na szybowiec.
Liczba przelecianych kilometrów — 301560

■ **Na jednym** z pustynnych lotnisk w stanie Nowy Meksyk (USA) stoją, wycofane na czas nieokreślony z eksploatacji, pasażerskie olbrzymy B-747 „Jumbo Jet". Jest ich tam ogółem 41, a należą do towarzystw „Continental Airlines", i „American Airlines". Do wycofania samolotów ze służby — zmusił towarzystwa kryzys energetyczny.

■ **Tragicznemu** wypadkowi uległ znany holenderski szybownik i pilot samolotowy Ed van Bree, prowadząc samolot „Traveller", który z nie znanych jeszcze powodów runął na ziemię. Wrak samolotu ekipy ratownicze odszukały po 13 godzinach.

■ **W Walkerie,** na ostatnich szybowcowych mistrzostwach świata, startowało czterech byłych wzgl. aktualnych mistrzów świata: Harro Wödl (1968), George Moffat (1970), Helmut Reichmann (1970) i Göran Ax (1972). W składzie ekip naziemnych znajdowali się także dwaj b. mistrzowie świata: Miguel Ara (1952) oraz Jan Wróblewski (1965 i 1970). 40 pilotów spośród zawodników brało już udział raz lub więcej w mistrzostwach. Rekordzistą jest tu Hans Nietlispach (Szwajcaria) — 7 razy, przed Dickiem Johnsonem (USA) — 6 razy, Matthiasem Viitanenem (Finlandia) i Harro Wödlem (Austria) — po 5 razy.

■ **Samolot** dyspozycyjny „Falcon-10" (seryjny) przeleciał 7 marca br. trasę z Los Angeles do Nowego Jorku (4046 km) w ciągu 4 h 35 min. ze średnią prędkością 882 km/h. Jest to prędkość lepsza od rozwijanych na tej trasie przez samoloty komunikacyjne.

■ **Prototyp** nr 1 lekkiego myśliwca YF-16 (USA) osiągnął prędkość M-2, to jest ok. 2250 km/h, na wysokości 12000 m.

■ **Śmigłowiec** „Alouette-3" szwajcarskiego towarzystwa „Air Glaciers", pilotowany przez znanego instruktora Pierre Pellegrin, zaczepiwszy w czasie lotu o przewody runął na ziemię w rejonie Simplonu, w Alpach. Trzy osoby poniosły śmierć: pilot, mechanik i robotnik włoski. Śmigłowiec przewoził z bazy w Sion materiały budowlane do jednej z fabryk w terenie.

■ **Wdowa** po jednej z 335 śmiertelnych ofiar największej w świecie katastrofy lotniczej pod Paryżem zaskarżyła amerykańskiego producenta samolotów McDonnell-Douglas do sądu w Los Angeles, czyniąc go odpowiedzialnym za tę katastrofę. Powódka Edith Mary Hope z Londynu w imieniu wszystkich pasażerów domaga się 125 milionów dolarów odszkodowania.

■ **Pierwszy** lot odbył we Francji samolot RF-6B. Jest to ekonomiczny samolot szkolno-turystyczny, dwumiejscowy, wyposażony w silnik Rolls-Continental o mocy 100 KM.

■ **Lotnictwo** reżimu południowowietnamskiego otrzymało z USA pierwszą partię spośród 126 myśliwców bombardujących F-5E.

■ **Dwa** zachodnioniemieckie samoloty transportowe w barwach Czerwonego Krzyża przewożą z Nigerii do Nigru i Czadu — bezpośrednio do wsi i miasteczek w rejonach ogarniętych klęską głodu — najpotrzebniejsze artykuły żywnościowe dla tamtejszej ludności. Sytuację pogarsza wzrost cen paliwa lotniczego. Przewiduje się jednak utworzenie podobnych mostów powietrznych do Górnej Wolty i Mali, gdzie ludność również masowo głoduje.

■ **Psychicznie** chory 20-letni Amerykanin Robert Preston, który niedawno ukończył szkołę pilotażu, porwał niepostrzeżenie w nocy z bazy wojskowej w Fort Meade śmigłowiec „Huey Cobra" i począł na nim wykonywać niedozwolone ewolucje, nie dając się zmusić do lądowania przez dwa śmigłowce policyjne. Przedarłszy się przez ogień służby bezpieczeństwa, Preston przyleciał w bezpośrednią bliskość siedziby prezydenta Nixona w Białym Domu i wylądował na trawniku tuż obok zabudowań. Tam go dopiero strażnicy dopadli i obezwładnili.

■ **101 samolotów** „Mirage F-1" dostarczy lotnictwu francuskiemu do roku 1977 przemysł. Dostawy przewidują po 4 samoloty miesięcznie. Zakłady Dassault-Breguet sprzedały także 48 samolotów Republice Afryki Południowej i 15 — Hiszpanii. (z)

■ **Brytyjskie towarzystwo „Laker Airways"** zamierza wprowadzić wahadłowe przewozy bez rezerwacji (system skytrain) na linii północnoatlantyckiej, między Londynem a Nowym Jorkiem. Loty mają się odbywać na razie dwa razy dziennie, na samolocie DC-10, zabierającym 345 pasażerów, według zasady „miejsce ma kto wcześniej przyjdzie", z tym, że sprzedaż biletów rozpoczyna się dopiero na 6 godzin przed danym odlotem. Ceny biletów za przelot w jednym kierunku mają być rzędu 50 funtów, a więc bardzo niskie. System skytrain zwalczany jest przez amerykańskie towarzystwa przewozów regularnych. Wydaje się jednak, że ta nowa, tania forma przewozów zyska akceptację lotniczych władz amerykańskich i że atlantyckie loty systemem skytrain rozpoczną się już w lecie bieżącego roku.

■ **W Stanach Zjednoczonych** ma nastąpić gruntowna reforma lotniczych taryf wewnętrznych, mająca na celu większe ich przystosowanie do rzeczywistych kosztów na danej linii. Z jednej strony mają być znacznie podwyższone taryfy na liniach krótkich, z drugiej pewnej obniżce mają ulec taryfy na trasach powyżej 1200 km. Zwiększona będzie również różnica cen między klasą 1. a ekonomiczną.

■ **Aerobus europejski A-300B,** produkcji francusko-zachodnioniemieckiej, zakończył pomyślnie próby w locie i uzyskał w ubiegłym miesiącu certyfikat zdatności. Ma on już w przyszłym miesiącu wejść do eksploatacji na kilku liniach „Air France" i „Air Inter", m. in. Paryż—Londyn.

■ **Przeprowadzona wśród 18 tys.** pasażerów odlatujących z londyńskiego portu Heathrow ankieta na temat, co najbardziej im się podoba, a co wzbudza najwięcej krytyki wykazała, że najwięcej zadowolenia daje dobra i uprzejma obsługa pasażerska w porcie, a najwięcej zastrzeżeń wzbudza długi czasokres przewidziany na stawienie się pasażera na odprawy bagażu. (o)

CO NOWEGO W ASTRONAUTYCE?

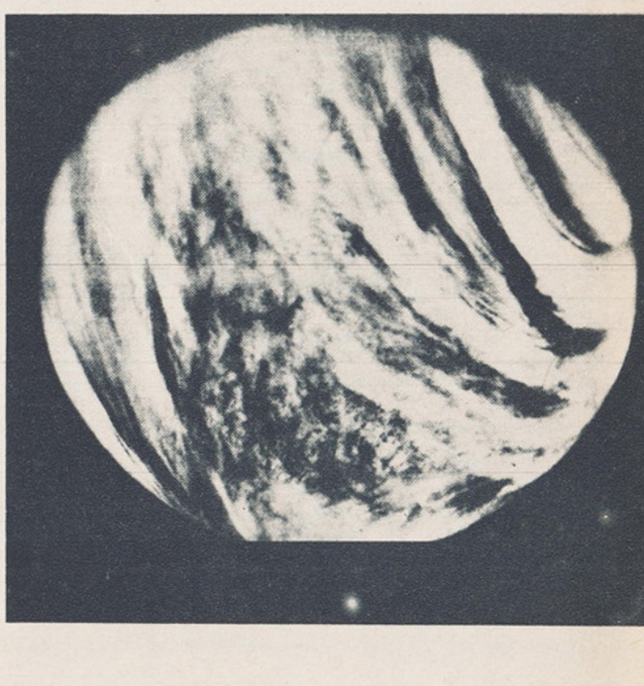
NIEDAWNO Polska Agencja Prasowa podała bardzo interesującą informację. Szczególnie ważną dla tych wszystkich, którzy w rozwoju techniki rakietowej i badań kosmicznych widzą przyszłość i postęp. Jak wiadomo, przy Prezydium Polskiej Akademii Nauk działa Komitet do spraw Badań i Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej. Otóż wspomniana informacja PAP podaje, że nasz Komitet koordynuje z ramienia „Interkosmosu" prace badawcze w resorcie łączności, rolnictwa, nauki, szkolnictwa wyższego i techniki, w instytutach PAN oraz związaną z badaniami kosmicznymi działalność Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej. A oto skrótowy wykaz polskich aktualnych prac: W Krakowie IMGW prowadzi prace teoretyczne związane z praktycznym wykorzystaniem satelitów meteorologicznych dla prognoz pogodowych. Tam również prowadzone są prace nad interpretacją zdjęć przekazywanych z pokładu satelitów meteorologicznych. Chodzi o zdjęcia wykonywane w podczerwieni. W Warszawie, Toruniu, Poznaniu i Wrocławiu prowadzone są prace z zakresu fizyki kosmicznej. Na przykład Zakład Geodezji Satelitarnej Warszawskiego Instytutu Geodezji prowadzi prace nad metodami wykorzystania satelitów przy pomiarach geodezyjnych, a Zakład Astronomii UW przygotowuje nowe doświadczenie, które zostanie przeprowadzone w programie „Interkosmosu".

We Wrocławiu opracowywane są dane uzyskane po locie aparatury polskiej na pokładzie radzieckiej rakiety Wertikal-1 i 2. Obecnie uczeni wrocławscy przygotowują się do kolejnego doświadczenia, które przy współpracy z Instytutami Akademii Nauk ZSRR zostanie przeprowadzone w najbliższym czasie pod naukowym kryptonimem „Łucz" (promień). Uczeni w Poznaniu skupieni na Uniwersytecie im. A. Mickiewicza pracują nad automatycznymi układami możliwymi do wykorzystania na sztucznych obiektach kosmicznych. Politechnika Warszawska zbudowała licznik fotonowy, zdolny do pomiaru z dokładnością do 4-mld. części sekundy. Stanie się on częścią składową dalmierza laserowego, budowanego w ramach programu „Interkosmos". Dalmierz potrzebny jest do pomiarów odległości i położenia sztucznych obiektów kosmicznych. I jeszcze informacja z Olsztyna. Otóż w pracowniach tamtejszej Akademii Rolniczo-Technicznej skonstruowano teodolit do pomiarów położenia sztucznych obiektów kosmicznych. I tyle wieści, przyznajmy, pomyślnych, z naszego kraju.

Z wiadomości zagranicznych donieść należy o nowym starcie satelity radzieckiego z serii „Kosmos", który nosi już numer kolejny 639. Umieszczony został na orbicie okołoziemskiej 4 kwietnia. No, a przede wszystkim o przesłanych zdjęciach z Marsa, które wykonały próbniki radzieckie podczas zmasowanego lotu w rejon tajemniczej planety. Wszystkie zdjęcia są, dla laików oczywiście, bardzo podobne do księżycowych — pagórki i doliny, jakieś pasy i teren pustynny. Ale dodajmy dla uspokojenia, że i Ziemia z wielkiej odległości nie wygląda lepiej! Równie interesujące jest zdjęcie planety Merkury, którą sfotografował amerykański próbnik kosmiczny „Mariner — 10". Trzeba także wspomnieć, że udał się Japończykom start satelity doświadczalnego, przeprowadzony w ostatnich dniach marca. Warto również podać, że uczeni radzieccy, prowadzący badania geologiczne w Mongolii, odkryli nowy zupełnie minerał, nieznany na kuli ziemskiej. Minerał ten nazwali „armstrongitem", na cześć pierwszego człowieka, który postawił stopę na Księżycu — od nazwiska N. Armstronga, amerykańskiego astronauty. Można przy okazji dodać, że w mineralogii znane są już dwa nowe minerały, nazwane również dla uczczenia pierwszego kosmonauty świata J. Gagarina — gagarinitem i Komarowa — komarowitem. Nowe minerały przechowywane są w muzeum Akademii Nauk ZSRR w Moskwie.

P. E.

Jaka to planeta? Trochę podobna do dobrze nam znanej Ziemi. Ale to tylko złudzenie, pod warunkiem, że wiemy o co chodzi. Otóż jest to zdjęcie planety Wenus, sfotografowanej z odległości 720 tys. km przez próbnik amerykański „Mariner-10".



Rakieta po świecie

„VIZINFORM"

W Moskwie pokazano węgierskie urządzenie do informacji wizualnej „Vizinform", które podaje na bieżąco wszelkie dane interesujące pasażerów „Aeroflotu". Urządzenia tego rodzaju mają z czasem znaleźć się we wszystkich większych miastach ZSRR.

NOWY PORT NOWE WDZIANKA

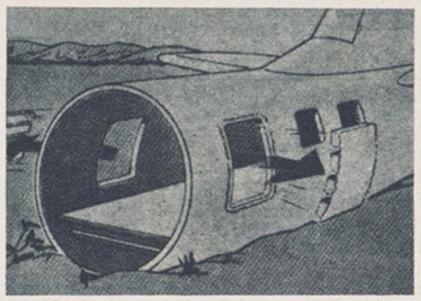
Hostessy i obsługa w trzech portach lotniczych Paryża (w tym w nowym im. Charles-de-Gaulle) otrzymały nowe ubiory służbowe. Mężczyźni — również. Ale na zdjęciu pokazujemy wdzianka pracownic.

SZCZYT TECHNIKI BALONOWEJ

Oto najnowszy balon na ogrzane powietrze „Export-A" z Kanady. Balon może latać w kontrolowanych obszarach powietrznych, a także nad miastami, a to dzięki temu, że został wyposażony w tzw. zestaw identyfikujący przekazujący automatycznie sygnały rozpoznawcze do centrali kontroli ruchu. Balon jest wykonany z tworzyw sztucznych. Nie ma w nim żadnej większej części metalowej, która dawałaby echo radarowe.

NA WSZELKI WYPADEK

Nowa konstrukcja samolotowych drzwi awaryjnych umożliwia ich odrzucenie pirotechniczne w czasie 1/1000 s, z szybkością 8 km/h. W ten sposób niemożliwe staje się zablokowanie drzwi, często spotykane podczas katastrofy.

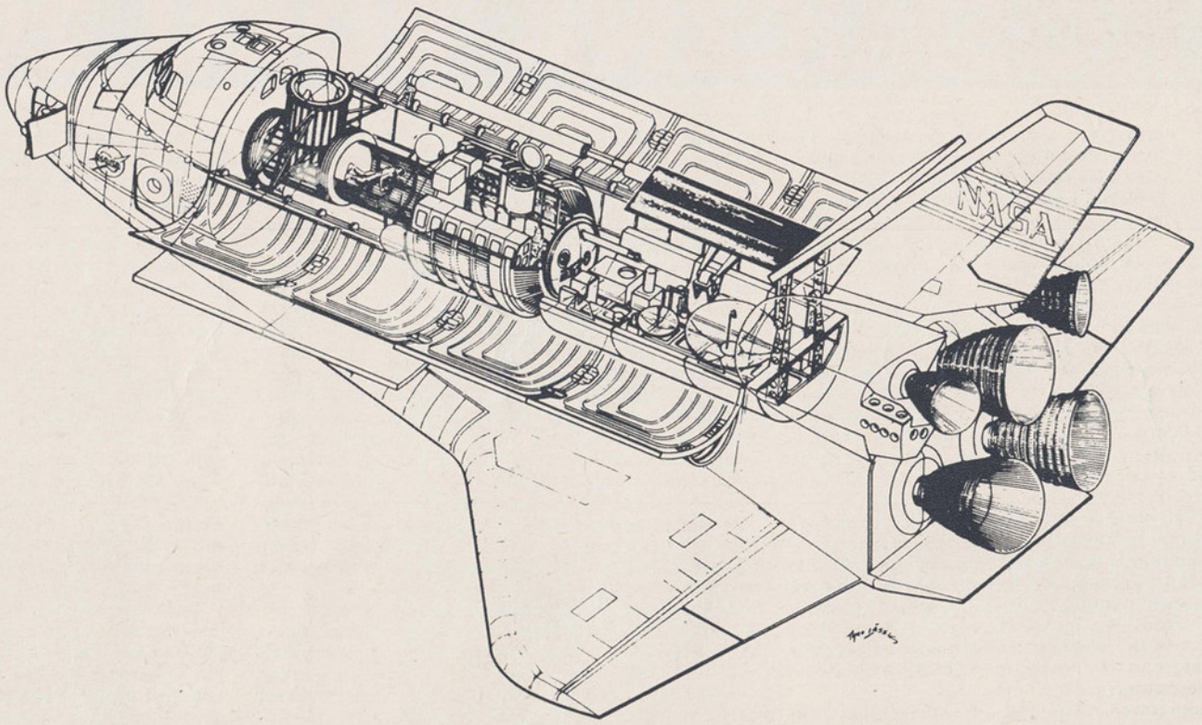


UDANY SAMOLOT

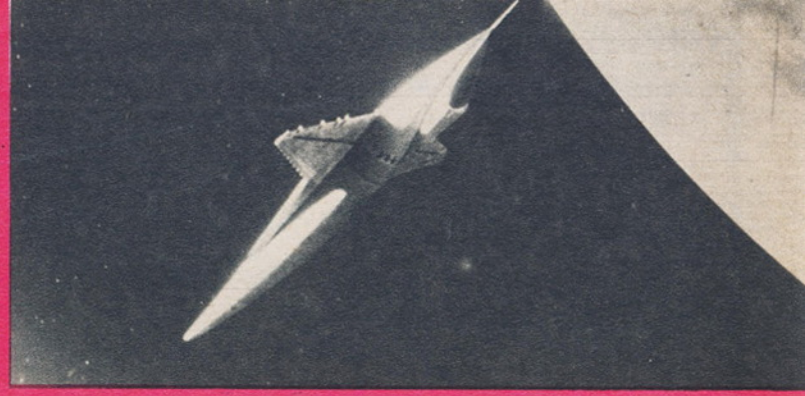
Mały turbośmigłowy samolot komunikacyjny i dyspozycyjny CSRS o nazwie L-410 „Turbolet" jest wciąż ulepszany. Zabiera 15—19 pasażerów i 2 osoby załogi. Prędkość przelotowa 380 km/h na wysokości ok. 3 000 m. Zasięg (z rezerwą na 30 min. lotu) — 1 300 km. Pułap — 8 100 m.

TRANSPORTOWIEC KOSMICZNY

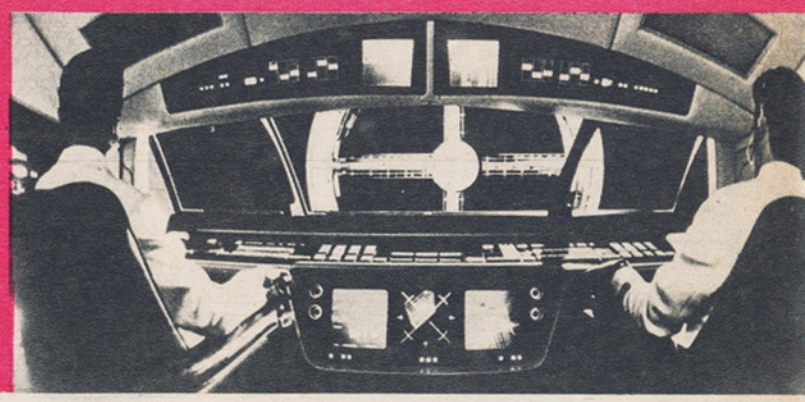
Przekrój perspektywiczny przedstawia jeden z projektów transportowca kosmicznego przewidzianego do unoszenia przyszłego europejskiego laboratorium kosmicznego „Spacelab". Pierwszy lot przewidziany jest na przełomie lat 1979—1980. W ciągu 12 następnych lat ma się odbyć 336 lotów.



Zdjęcia i rysunki: „Air-Cosmos", „Aerokurier", „Der Flieger", „Omnipol".



ADAM ZARZYCKI



ODYSEJA

KOSMICZNA ROKU 2001

W jednym z wywiadów prasowych reżyser Stanley Kubrick nie zaprzeczył stwierdzeniu, że jego „2001: Odyseja kosmiczna" to film kosztowny, nawet bardzo. Polskiego widza mogłoby to zbytnio nie interesować, ale wysokie koszty produkcji za jednym zamachem wyjaśniają dwie sprawy.

Po pierwsze — odpowiadają na pytanie dlaczego tak głośny w świecie, nagrodzony Oscarem (za efekty wizualne) i innymi międzynarodowymi wyróżnieniami film trafił na nasze ekrany dopiero po sześciu latach. W grę wchodziła więc zapewne obniżona cena zakupu. Po drugie — włożona w przedsięwzięcie wielka forsa w zasadniczym stopniu motywuje osiągnięte fascynujące czy wręcz szokujące ekranowe efekty wizualne.

Stanley Kubrick nie mógłby utrwalić na barwnej taśmie swych fantastycznych pomysłów (inspirowanych przez literackie nowele) bez współpracy wyjątkowo licznego sztabu specjalistów od zdjęć trikowych i efektów specjalnych. Ten sztab światowej sławy reżysera amerykańskiego miał pełne ręce roboty przez ponad trzy lata realizacji „Odysei kosmicznej", firmowanej przez kinematografię angielską.

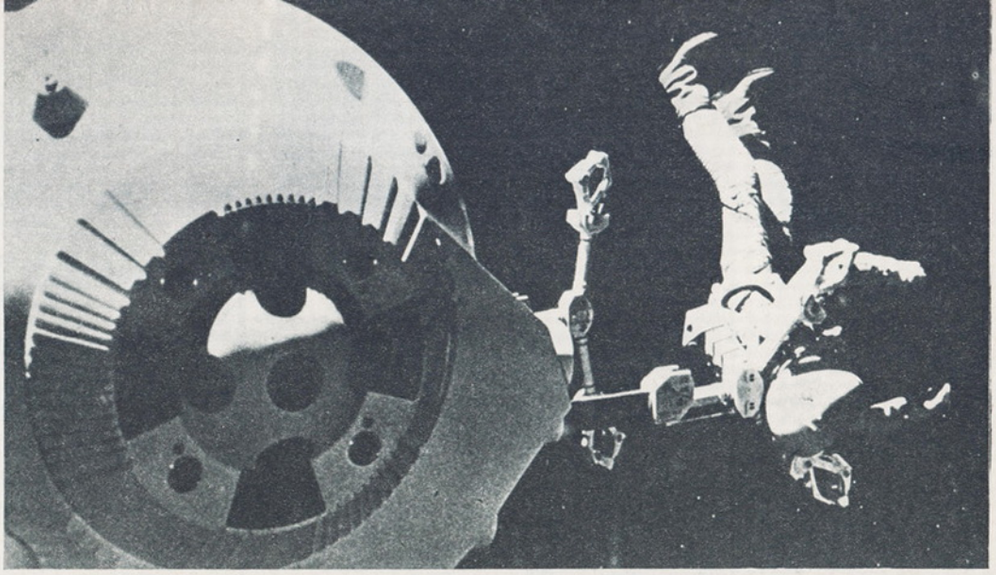
Rezultat? Liczna grupa fachowców uznała film Kubricka za najwybitniejsze osiągnięcie gatunku fantastyczno-naukowego w skali kina światowego. A nawet za dzieło klasyczne. Przez nasze ekrany przewinęło się sporo tytułów prezentujących gatunek „science-fiction". Trzeba jednak przyznać, że nie widzieliśmy filmu dorównującego rangą tak niezwykłym, jeśli nie oszołamiającym walorom wizualnym jakie oferuje „2001: Odyseja kosmiczna".

Nie wdając się w żadne spekulatywne próby wyjaśnienia wielu technik realizatorskich, całej plejady trików, chwytów montażowych i efektów scenograficznych, po prostu najlepiej poddać się złudzeniu rzeczywistości. Niezbyt nawet wypada nazywać filmowe statki kosmiczne zdjęciowymi rekwizytami. W tych sekwencjach, gdy ekran wypełnia wszechświat i otchłań kosmosu, lub wnętrze międzyplanetarnych pojazdów, złudzenie autentyzmu wywrzeć może u widzów świadomość obcowania w końcu tylko ze sfabularyzowaną fantazją. Ale jest to fantazja realna już dziś, lub nie tak bezpodstawnie wybiegająca w niezbyt może odległą przyszłość.

Fascynujące dzieło Kubricka jest filmem niepokojącym wyobraźnię i percepcję widza. Przyczyną tego jest również zamierzony wyraźnie zanik narracji, określającej to co chłonie zmysł wzroku. W tej filozoficznej przypowieści reżyser poustawiał sporo zagadkowych pułapek myślowych. Ci, którzy twierdzą, że wszystko w „Odysei kosmicznej" jest jasne i logicznie wytłumaczalne, przyparci do muru konkretnymi pytaniami będą mieli zasadnicze kłopoty z wyjaśnieniem niejednoznacznej w niektórych scenach symboliki.

Reżyser wolał pozostawić widzów w rozterce i niepewności co do właściwej intelektualnie interpretacji tych zjawisk, które o wiele szybciej rejestruje wzrok niż rozum. Jakie na przykład wartości treściowe i poznawcze kojarzyć się mają z tajemniczą czarną monolityczną płytą? Spotykamy ją trzykrotnie i to w roli pierwszoplanowej. Wiele tysięcy lat przed naszą erą, w epoce małp człekokształtnych. Później w roku 2001, już na zamieszkały przez ludzi Księżycu, skąd wysyła tajemnicze sygnały w kierunku planety Jowisz. Wreszcie w niezwykłym i wieloznacznie aluzyjnym (w którym wymiarze czasu?) zakończeniu filmu. Czy czarny obelisk sygnalizować ma tylko istnienie zjawisk niepoznawalnych jeszcze dla współczesnej doby cywilizacji technicznej?

W swej „Odysei kosmicznej" Stanley Kubrick zrezygnował, choć niecałkowicie, z dotychczas stosowanej konwencji filmowej. Z drugiej strony, w strukturze tak nietypowej narracji, wspieranej, a nawet zastępowanej często warstwą muzyki i efektami akustycznymi, nietrudno doszukać się wspólnej logicznej dominaty. Każda z



czterech nowel zasymilizowanych w całość, mimo odmiennej scenerii wydarzeń, afirmuje rozwój cywilizacji żywych istot i towarzyszący temu procesowi przemożny trend odkrywczych pasji.

Najbardziej dramatyczną i zarazem ostrzegawczą wymowę zawiera nowela o wyprawie statku kosmicznego na Jowisz. Pięciu ludzi załogi, w tym trzech pogrążonych w śnie hibernetycznym. Jest jeszcze na pokładzie ktoś wszechobecny, najdoskonalszy twór techniki — komputer nazwany Hal. Nieomylny, zaprogramowany mądrością najtęższych naukowych umysłów. Potrafi niemal wszystko. Wykonuje naraz setki niezbędnych w funkcjonowaniu kosmicznego pojazdu kontrolnych czynności. Odpowiada doradzając na pytania kosmonautów, wykonuje przeróżne usługi, umie przewidzieć awarię w którymś z systemów technicznych pojazdu. Potrafi również odgadywać zamiary człowieka, zbuntować się przeciw zaprogramowanej w nim ludzkiej woli. I jak to proponuje film — być mściwym do granic morderstwa. Hal jest symbolem wysoce rozwiniętej kultury technicznej, posuniętej tak daleko, że wymyka się spod kontroli jej twórców.

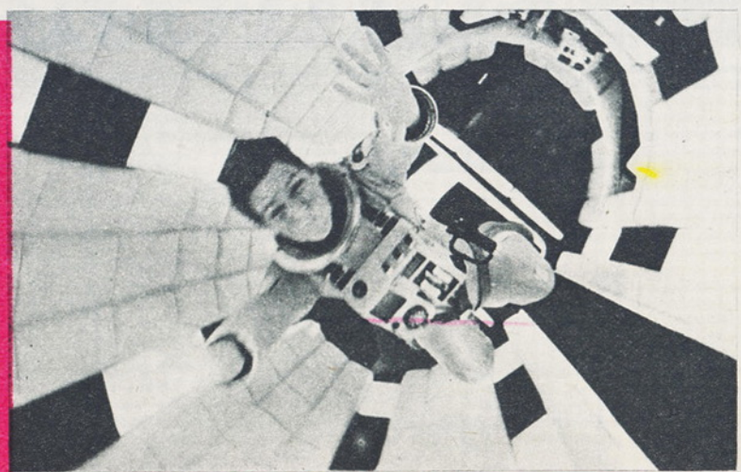
Ten tragiczny dla kosmonautów lot w kierunku Jowisza stanowi najbardziej frapujące sekwencje „Odysei kosmicznej". Niezwykła i fantastyczna w realiach akcja jest rekompensatą dla tych widzów, których nie znużył niezbyt obfitujący w wydarzenia lot innej załogi na Księżyc. Oczywiście i w tym przypadku mamy przekroczyć próg roku dwutysięcznego. Czym więc według wizji twórców filmu jest przelot olbrzymich statków kosmicznych z Ziemi na Księżyc, jeśli nie czymś w rodzaju przejażdżki podniebnym metrem? Na tej międzyplanetarnej linii komunikacyjnej odbywają się regularne rejsy. Stacje orbitalne pełnią funkcję przystanków, ruch mijających się kosmicznych pojazdów przestał być dla podróżnych atrakcją. Lot bezpieczny, kontrolowany przez ośrodek na Ziemi, stałe stacje orbitalne i „lotniska" na Księżycu. Nic więc nadzwyczajnego nie towarzyszy podróży jednego z bohaterów filmu, badaczowi przestrzeni kosmicznej. Ale dr Heywood Floyd został wysłany na Księżyc, by zbadać tajemnicę dziwnego czarnego monolitu, ślącego nie rozszyfrowane sygnały w kierunku Jowisza. W kierunku nowej cywilizacji na nie zbadanej jeszcze planecie?

Tak renomowany i sławny reżyser, jakim jest bez wątpienia Stanley Kubrick, bez trudu mógłby powierzyć główne role aktorom mającym wyrobioną w świecie markę u publiczności. Zrezygnował z tej koncepcji, angażując wykonawców raczej nieznanych. Postąpił celowo, nie chcąc, by uwagę filozoficzno-refleksyjnego filmu przykuwali popularni gwiazdorzy ekranu.

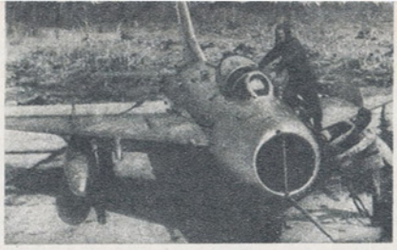
Zasadniczym atutem „Odysei kosmicznej" jest nie tylko niezwykła sceneria wydarzeń zlokalizowanych w umownym przecież roku 2001. I nie tylko owe międzyplanetarne, wyimaginowane w kształtach pojazdy, przypominające czasem koła młyńskie lub zeppeliny z początku naszego wieku. Tym wyjątkowo fascynującym atutem są również urzekające swą tajemniczością „wyczarowane" zdjęcia przestrzeni kosmicznej i krążących w niej planet. Wzrok widzów atakuje nieskończenie piękna, na przemian spokojna lub wykwitająca barwami feeria kolorów galaktyk. Trudno uwierzyć własnym oczom, jeszcze trudniej zrozumieć mknące naprzeciw fantastyczne zjawiska. Jeśli są częściowo znane, to tylko współczesnym nam kosmonautom.

Być może znajdą się widzowie rozczarowani tak bardzo głośnym w świecie, również rozreklamowanym przez naszych krytyków filmem Kubricka. Jeśli spodziewają się wielkich przeżyć emocjonalnych, ewokowanych tylko wartką i intrygującą fabułą — mogą się zawieść. Na pewno jednak nie zawiodą ich niezwykle pasjonujące walory wizualne. Przemawiają one do wyobraźni, zniewalają do refleksji o sprawach w końcu niecodziennych, nawet wbrew własnej woli.

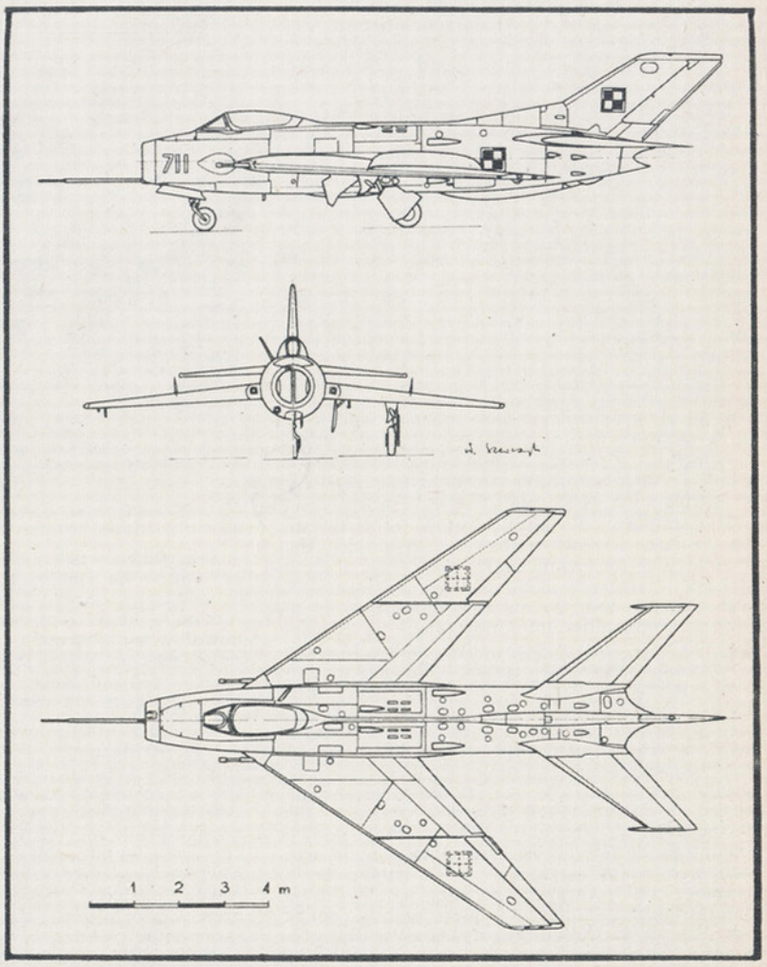
Konfrontując „Odyseję kosmiczną" z wyświetlanymi u nas dotąd filmami gatunku fantastyczno-naukowego, śmiało można stwierdzić, że w tym przypadku zaoferowano nam ekranowy rarytas. Może on nie każdemu smakować, ale spróbować trzeba. Nawet koniecznie. Przecież realizację filmu Kubricka rozpoczęto w roku 1965. Przedtem, nim stopa ludzka dotknęła powierzchni Księżyca. Można więc przekonać się na ile wybujałą fantazję reprezentuje tak głośne dzieło, jakim jest „Odysesja kosmiczna".



30 LAT LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO



MIG-19 S



W końcu lat czterdziestych, kiedy już w Związku Radzieckim latały prototypowe samoloty z prędkością ponaddźwiękową (pierwszym był La-176), w biurze A. Mikojana i M. Gurewicza przystąpiono do projektowania myśliwca naddźwiękowego, który jednocześnie miałby zasięg większy niż budowane dotąd myśliwce. W tym celu przyjęto układ dwusilnikowy, dzięki silnikom A. Mikulina ze sprężarką osiową AM-5, które miały stosunkowo małą średnicę. Ułożone w tyle kadłuba obok siebie dawały możliwość podwojenia ciągu, dla osiągnięcia prędkości maksymalnej. Dla zwiększenia zasięgu samolotu, konstruktorzy proponowali wyłączanie jednego silnika przy lotach dalekodystansowych z prędkością przelotową. Kształtem nowy samolot różnił się znacznie od poprzednich MiG. Projekt nowego samolotu oznaczony I-350 został przez władze państwowe zatwierdzony w lipcu 1951 r., a już w 1952 r. został oblatany prototyp. Oblotu dokonał pilot doświadczalny G. Siedow. Po próbach, które trwały ok. półtora roku i po wprowadzeniu koniecznych poprawek, samolot został skierowany do produkcji seryjnej pod oznaczeniem MiG-19, jako myśliwiec przechwytujący. W ciągu kilku lat produkcji wprowadzono liczne udoskonalenia i modyfikacje.

W wersji MiG-19S wprowadzono zasadniczą zmianę: pierwotne usterzenie wysokości (ster-statecznik) zostało zastąpione usterzeniem płytowym (z powodu zaburzeń w sterowaniu i stateczności przy prędkościach okołodźwiękowych). Dodano także trzeci hamulec aerodynamiczny pod kadłubem. Z czasem uzbrojenie tradycyjne (działka) zostało zastąpione przez wyrzutnie pocisków rakietowych. MiG-19 był budowany z licencji w Czechosłowacji pod oznaczeniem S-105 i w Chinach jako „Szenjang" F-6. MiG-19 były dostarczane również krajom afrykańskim i azjatyckim.

Do polskich jednostek lotniczych pierwsze MiG-19S przybyły w 1960 r. Były to pierwsze samoloty naddźwiękowe w lotnictwie polskim. Weszły one do służby w pułkach myśliwskich jako dzienne myśliwce przechwytujące. Okres ich służby był stosunkowo krótki. Zostały zastąpione przez nowsze myśliwce przechwytujące.

Napęd: dwa silniki turboodrzutowe ze sprężarką osiową RD-9B rozwijające ciąg max. po 3 300 kG z dopalaniem i po 2 500 kG bez dopalania.

Uzbrojenie: trzy działka NR-30 kal. 30 mm: jedno działko z prawej strony wlotu powietrza w kadłubie, dwa działka w skrzydłach blisko kadłuba (taśmy amunicyjne w krawędziach natarcia skrzydeł). Była też odmiana z dwoma działkami NR-30 i nie kierowanymi pociskami rakietowymi w kasecie.

Malowanie: Cały samolot w kolorze naturalnego aluminium. Szachownice na usterzeniu pionowym, kadłubie i dolnych powierzchniach skrzydeł. Numery taktyczne czerwone z przodu kadłuba.

DANE TECHNICZNE

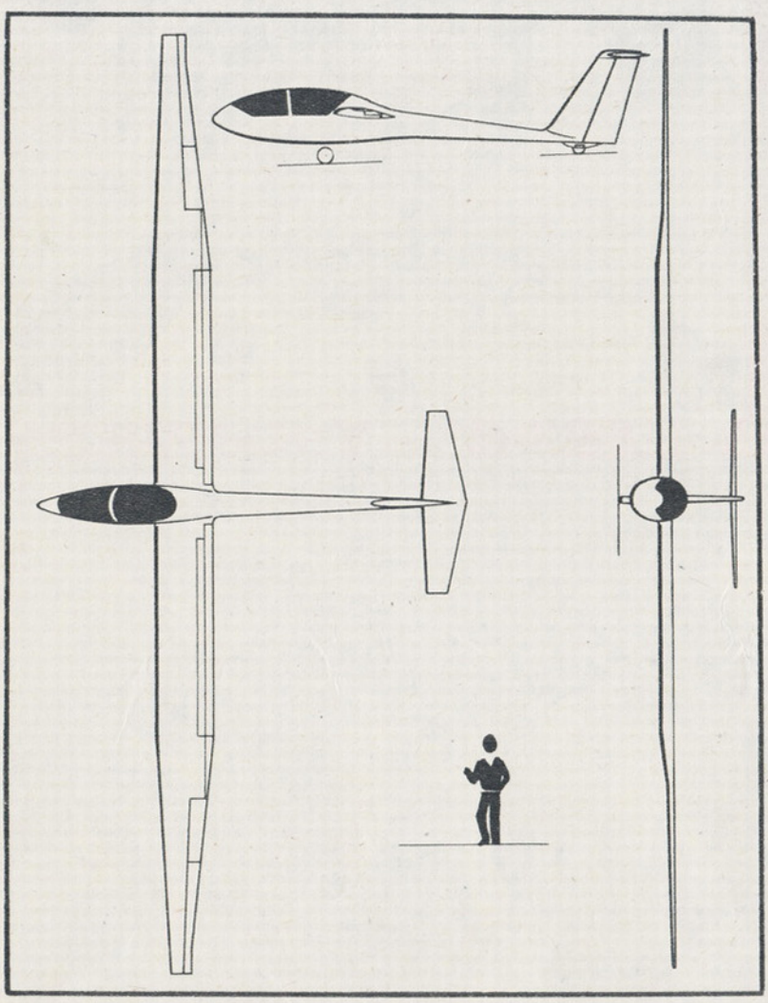
Wymiary: Rozpiętość — 9,2 m, długość — 12,6 m (długość z sondą — 14,9 m), wysokość — 3,8 m, pow nośna — 25 m².

Masy: Masa własna — 5 172 kg, masa użyteczna — 2 228 kg, masa całkowita max. — 7 400 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 1 440 km/h, prędkość przelotowa — 950 km/h, wznoszenie — 150 m/s, pułap — ok. 20 000 m, zasięg max. — 1 800 km.

Mgr inż. WITOLD SZEWCZYK

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



CAPRONI-VIZZOLA „CALIF" A-10

WŁOSKA wytwórnia lotnicza Caproni, o wieloletniej tradycji (założona w 1908 r.), prowadzi obecnie prace nad całą rodziną jedno- i dwumiejscowych szybowców wyczynowych pod nazwą „Calif". W „SP" opisywaliśmy już dwa z nich: dwumiejscowy A-21, znany z rekordów Edwarda Makuli („SP" nr 15 (1971) i jednomiejscowy A-15 („SP" nr 48/1972). Istnieją poza tym odmiany: A-10, A-11, A-12, A-14 (jednomiejscowe) oraz A-20 (dwumiejscowa). „Calif" A-10 jest jedynym w całej rodzinie szybowcem w klasie standard, o rozpiętości 15 m. Projekt tego szybowca powstał w 1969 r., oblot prototypu nastąpił w 1971 r.

Jest to jednomiejscowy, wolnonośny średniopłat, o konstrukcji mieszanej (metal-laminat), podobnie jak wszystkie odmiany szybowca „Calif".

Dwudzielne skrzydła o obrysie prostokątno-trapezowym mają w części prostokątnej profil Wortmann FX-67-k-170/150, w części trapezowej przechodzący w FX-60-126. Konstrukcja metalowa (dural), jednodźwigarowa z kesonem noskowym. Lotki różnicowe bezszczelinowe, zawieszone u góry. Klapy służą do zmiany nośności płata i mogą wychylać się od 8° w dół do 12° w górę, zależnie od warunków lotu. Mogą być również użyte jako hamulce (wychylone o 50°), do czego służą dodatkowo spoilery, umieszczone przed klapami. Końcówki skrzydeł z laminatu.

Kadłub o charakterystycznym przewężeniu z tyłu ma w części przedniej konstrukcję skorupową z laminatu, wspartą na wewnętrznej strukturze z duralu. Tylną część kadłuba stanowi stożkowa belka z duralu. Kabina z półleżącą pozycją pilota nakryta jest dwuczęściową osłoną z pleksi wpisaną w obrys kadłuba, której część tylna otwiera się do wsiadania.

Usterzenie konstrukcji metalowej w układzie „T". Płytowe usterzenie poziome osadzone jest na szczycie skośnego statecznika pionowego. Wyważenie przy pomocy układu sprężynowego. Podwozie jednokołowe, chowane w locie. Tylne kółko nie chowane.

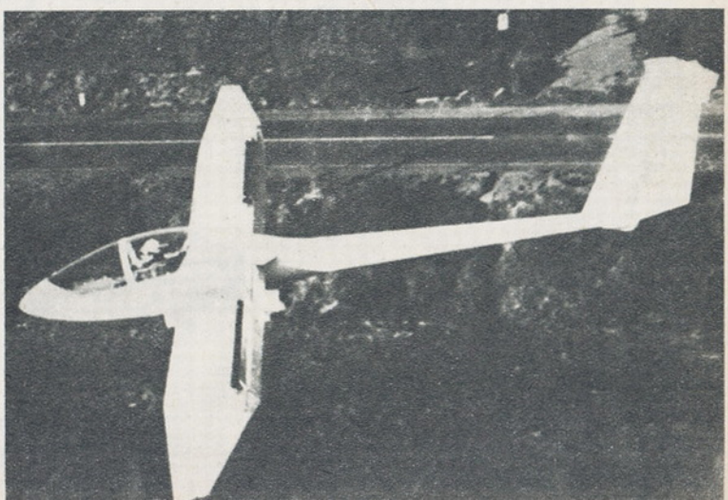
J. S.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 15,00 m, długość — 6,81 m, pow. nośna — 11,43 m², wydłużenie — 19,7.

Masy: Masa własna — 220 kg, masa całkowita — 320 kg, obciążenie pow. — 28 kg/m².

Osiągi: Doskonałość max. — 41 przy prędkości — 85 km/h, opadanie min. — 0,55 m/s przy prędkości — 73 km/h, prędkość przeciągnięcia — 63 km/h, prędkość dopuszczalna — 270 km/h, prędkość holowania — 173 km/h.

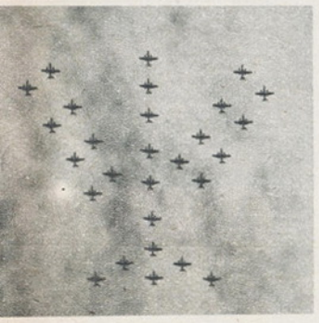


IŁ-28 DA SIĘ LUBIĆ

Szanowna Redakcjo!

Z wielką przyjemnością przeczytałem artykuł mgra inż. Witolda Szewczyka o odrzutowym samolocie bombowym Il-28. Skąd ta przyjemność? Otóż w czasie pełnienia przeze mnie służby zasadniczej latałem na tych samolotach jako strzelec pokładowy-radiotelegrafista i darzę ten samolot dużą sympatią. Chciałbym przeto uzupełnić niektóre dane techniczne tego bardzo bezpiecznego bombowca, który jeszcze pełni służbę w naszym lotnictwie. Mgr inż. Szewczyk pisze: „Samoloty szkolne Il-28U były również używane w LWP". Otóż u nas nie figurował szkolny Il jako Il-28U, lecz jako SIŁ-28. Jako takie są one używane do dziś do sprawdzania techniki pilotażowej pilotów.

Jako ciekawostkę dodam, że szyk stylizowanego orła de-



monstrowany na Defiladzie Tysiąclecia w 1966 r. nie był jedynym. Otóż miałem przyjemność brać udział w przygotowaniach podobnego orła, złożonego tym razem z 28 samolotów Il-28, który to szyk miał być pokazany podczas Święta Lipcowego w 1969 r. Niestety, pogoda bardzo łaskawa w okresie treningów i przygotowań zupełnie zawiodła 22 lipca i czas przelotu naszego orła spędziliśmy pod mokrymi od deszczu skrzydłami samolotów. Na dowód przesyłam zdjęcie szyku robione parę dni przed nieudaną defiladą.

Byłbym bardzo wdzięczny temu, kto opracowałby model Ila-28, bo jest to samolot, którego model warto by mieć w swej kolekcji.

Łączę pozdrowienia

MACIEJ NOWAK
Borowiec

SATELITA NA USŁUGACH NAUKI

W Krakowie odbyło się seminarium naukowo-techniczne na temat: „Odbiór i przetwarzanie meteorologicznych danych satelitarnych". Organizatorem seminarium był Komitet d/s Badań i Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej PAN oraz Zakład Badań Rakietowych i Satelitarnych IMGW. Wygłoszono 10 referatów o znaczeniu danych satelitarnych dla meteorologii oraz innych nauk o środowisku.

Seminarium zgromadziło przedstawicieli wielu naszych uczelni i instytutów. Wzięli w nim udział także przedstawiciele Związku Radzieckiego, Węgier, Czechosłowacji oraz Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

Przypomnieć warto, że w Polsce prace w dziedzinie obserwacji oraz wykorzystania danych z satelitów prowadzone są w szerokim zakresie. Wymienić tu należy m. in. współpracę Zakładu Badań Rakietowych i Satelitarnych IMGW w Krakowie z Instytutem Telekomunikacji i Akustyki Politechniki Wrocławskiej oraz prace z zakresu geodezji satelitarnej, prowadzone w Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie, na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu i w Akademii Rolniczej w Olsztynie.

Marian Markowski

KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA

PETER SCHAEFER — 2111 Altwarp 1, Str. d. Freundschaft 28, NRD. Interesuje się lotnictwem, zwłaszcza modelarstwem. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Chciałby korespondować i wymieniać plastykowe modele statków latających z kolegami z Polski, o podobnych zainteresowaniach.

JEWGIENIJ GRIGOREW — 480057 Alma Ata, ul. Astronomiczeskaja 88, kw. 21, Związek Radziecki. Interesuje się lotnictwem i chciałby nawiązać korespondencję na tematy lotnicze. Interesują go zwłaszcza zdjęcia i dane techniczne samolotów. W ramach wymiany może przesłać książki z historii lotnictwa i modelarstwa, materiały do modeli latających, itp.

UWE POHLAND — 1211 Marxwalde, Psf. 63910, NRD. Jest pilotem szybowcowym. Interesuje się amatorskimi konstrukcjami lotniczymi. Chciałby nawiązać kontakt z polskimi amatorami-konstruktorami, m. in. twórcami konstrukcji amatorskiej „Wrocław".

ALEKSANDER SIERGIEJEWICZ ZERNOW — 113303 Moskwa M-303, ZSRR. Pragnie wymieniać modele plastykowe samolotów.

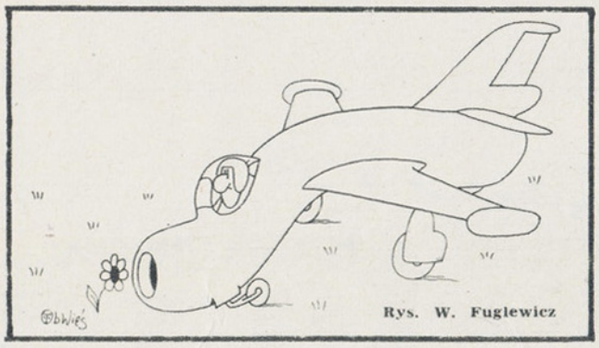
GIENADIJ F. PIETROW — 199057 Leningrad, ul. Nalicznaja d. 49, kw. 124, ZSRR. Ma 23 lata i od 9 lat interesuje się lotnictwem. Zbiera zdjęcia, plany i dane samolotów. Kolekcjonuje także plastykowe modele samolotów w skali 1:72. Pragnie wymieniać modele, zdjęcia samolotów oraz książki i czasopisma lotnicze.

ZBIGNIEW ŚWIDERSKI — ul. Nowy Świat 4, 16-050 Michałowo, pow. Białystok. Ma 14 lat i jest uczniem szkoły podstawowej. Interesuje się lotnictwem, jest modelarzem lotniczym. Wykonał już ponad 30 modeli latających z zestawów oraz modeli plastykowych. Pragnie nawiązać korespondencję z kolegami o podobnych zainteresowaniach w celu wymiany doświadczeń, planów i materiałów.

KRZYSZTOF NOGA — ul. X-lecia 25/7, 58-240 Piława Górna. Jest uczniem zasadniczej szkoły zawodowej. Interesuje się lotnictwem. W przyszłości pragnie zostać lotnikiem. Jego marzeniem jest nawiązanie korespondencji z pilotem, milionerem powietrznym.

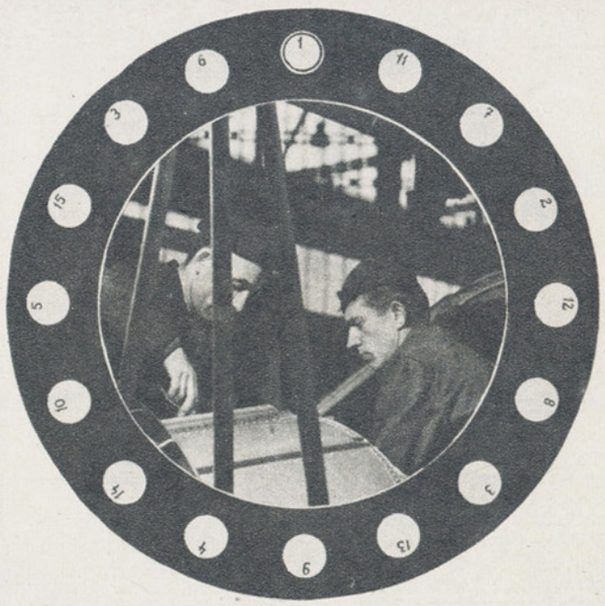
ANDREI MIHAI — B-dul Macaralei nr 44, Bloc MP 1, apartamant 2, Sector 4 Titan — Bucuresti, Rumunia. Ma 25 lat i jest pilotem szybowcowym. Interesuje się także modelarstwem. Kolekcjonuje modele samolotów oraz dokumentację, dane techniczne i plany konstrukcji latających. Chciałby nawiązać korespondencję z kolegami o podobnych zainteresowaniach. Języki obce — rosyjski, angielski, francuski i włoski.

ANDRZEJ WOLNIAK — ul. Paderewskiego 27, 58-506 Jelenia Góra. Ma 22 lata, interesuje się lotnictwem, jest instruktorem modelarstwa lotniczego i pilotem sportowym. Pragnie nawiązać korespondencję z kolegami o podobnych zainteresowaniach. Chciałby wymieniać materiały modelarskie oraz czasopisma polskie na zagraniczne.



Rys. W. Fuglewicz

KOMBINATKA



W miejsce liczb wpisać odgadnięte wyrazy. Następnie przenieść litery do figury pamiętając, że jednakowym liczbom odpowiadają jednakowe litery. Przeskakując stale tę samą ilość liter, należy odczytać hasło. Kierunek ruchu — zgodny z ruchem wskazówek zegara, początek w polu oznaczonym cyfrą 1.

Znaczenie wyrazów: A — element podwozia samolotu: 6 — 1; B — figura akrobacji podstawowej: 11 — 4 — 5 — 7 — 13; C — poziome ruchy powietrza, powstające w wyniku różnicy cisnień: 2 — 3 — 13 — 5 — 12 — 15; D — element sterowania wirnikiem śmigłowca: 5 — 13 — 12 — 14 — 10 — 13; E — lekki stop, szeroko stosowany w lotnictwie: 9 — 8 — 12 — 13 — 7.

Opracował: EDWARD ZYTKA

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 5 maja br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci **BONÓW KSIĄŻKOWYCH.**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.**

ROZWIĄZANIA

KRZYŻÓWKA

(nr 9 z 3 marca 1974 r.)

Poziomo: 2 — „Sky", 5 — „Alouette", 8 — cedr, 9 — ZK, 10 — bosak, 11 — wieczka, 12 — „Kos", 13 — ANT, 14 — skoczek, 16 — romb, 17 — „Wilga".

Pionowo: 1 — motylek, 3 — Kaczanowski, 4 — turbulencja, 6 — OD, 7 — Tkaczenko, 13 — AERO, 15 — „ABC".

LITEROWKA

(nr 10 z 10 marca 1974 r.)

Hasło: KOSMONAUTYKA.

Wyrazy pomocnicze: 1 — „AKAR", 2 — „Foka", 3 — ESRO, 4 — AMSA, 5 — wolt, 6 — Gnyś, 7 — halo, 8 — „Luna", 9 — PTCH, 10 — „Lynx", 11 — skos, 12 — Carr.

ARYTMOGRAF

(nr 11 z 17 marca 1974 r.)

Hasło: LOTNICZA SŁUŻBA ZDROWIA.

Wyrazy pomocnicze: A — Caudron, B — Instal, C — „Żaba", D — Łann, E — zwis.

BONY KSIĄŻKOWE wylosowali: **Michał Józefowicz** — os. Przyjaźni 106 m 19, 61-685 Poznań; **Władysław Gajdziński** — 86-031 Myślęcinek, pow. Bydgoszcz; **Józef Siwka** — ul. Kapuścińska 6/29, 85-807 Bydgoszcz; **Halina Kalisiak** — ul. Gandhiego 15 m 8, 91-015 Łódź; **Zbigniew Sarna** — Aleja Zwycięstwa 3/15, 39-460 Nowa Dęba; **Eleonora Mikołajczak** — ul. Techników 3/1, 85-801 Bydgoszcz; **Waldemar Kowalski** — ul. Szczytnicka 44 m 8, 50-382 Wrocław; **Paweł Prokop** — ul. Schroegera 75/79 m 49, 01-828 Warszawa; **Alicja Łuszczyna** — ul. B. Śmiałego 3 m 33, 20-611 Lublin.

„ŚMIGŁOWCEM NA DACH ŚWIATA"

Uzupełniając artykuł pod tym tytułem, zamieszczony w „SP" nr 12/1974, podajemy, że został on opracowany i zilustrowany w/g czasopisma włoskiego „Ala Rotante" nr 7/8 z 1973 r.

SKRZYDLATA POLSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1930

Adres redakcji:
ul. Widok 8,
00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
telefon: 45-00-61
02-546 Warszawa
ul. Kazimierzowska 52

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

INDEKS 37703

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI, STANISŁAW KOPF — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: roczna — 156 zł, półroczna — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch" w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. **DRUK:** Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego", W-wa, Miedziana 11. Podpisano do druku 12.IV.1974 r. Zam. 2945 W-36

Tekst: Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI
Rysunki: JULIAN MALEJKO

IS/SZD „MUCHA"

„Mucha Standard" podobnie jak poprzednie odmiany „Muchy" była jednomiejscowym, wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji całkowicie drewnianej. Zgodnie z przepisami klasy standard, skrzydła nie miały mechanizacji; oprócz hamulców aerodynamicznych, miały jednak zastosowany balast wodny, kabina była wyposażona w instalację tlenową i komplet przyrządów do lotów bez widoczności, łącznie z wariometrem energii całkowitej. Nie chowane kółko podwozia, wyposażone w hamulec taśmowy uruchomiany łącznie z hamulcem aerodynamicznym, było w poszczególnych wersjach rozmieszczone w różnych miejscach, dalej bądź bliżej od środka ciężkości. W odróżnieniu od prototypów wszystkie wersje seryjne miały usterzenie pionowe o obrysie trapezowym, nawiązujące kształtem do „ściętych" końców skrzydeł.

Prototypy „Muchy Standard" malowane były: pierwszy — na czerwono z białą linią wzdłuż kadłuba, a drugi na niebiesko z linią żółtą. Seryjne szybowce malowane były również bardzo atrakcyjnie. Najczęściej spotykało się szybowce pomalowane na kremowo z popielatymi liniami dekoracyjnymi lub na czerwono, względnie pomarańczowo, z liniami dekoracyjnymi koloru kremowego lub popielatego. Znaki rejestracyjne na jasnym tle granatowe lub czarne, na ciemnym — białe. Na przodzie kadłuba stylizowany napis „Mucha".

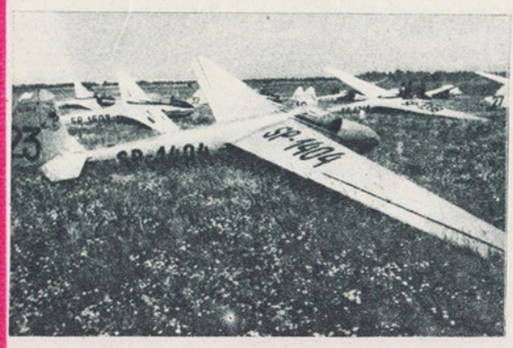
Dobre własności aerodynamiczne „Muchy" skłoniły Aeroklub PRL do zamówienia w SZD jeszcze jednej wersji tego doskonałego szybowca. Miał on mieć skrzydła wzięte z „Muchy Standard" zmontowane z kadłubem konstrukcji metalowej, wzorowanym na rozwiązaniu szybowca „Gil". Kadłub taki miał być tańszy w produkcji i trwalszy w eksploatacji.

Projekt nowego szybowca oznaczonego SZD-25 „Lis" opracowany został przez zespół pod kierunkiem mgr. inż. Z. Badury a prototyp SP-1621 oblatany 5.III.1960 r. przez mgr. inż. Stanisława Skrzydlewskiego.

Produkcję seryjną nieznacznie zmienionej wersji oznaczonej SZD-25A „Lis-A" podjęto w Krośnie. Wykonano 18 sztuk szybowców, z których aż 12 wyeksportowano, głównie do Francji.

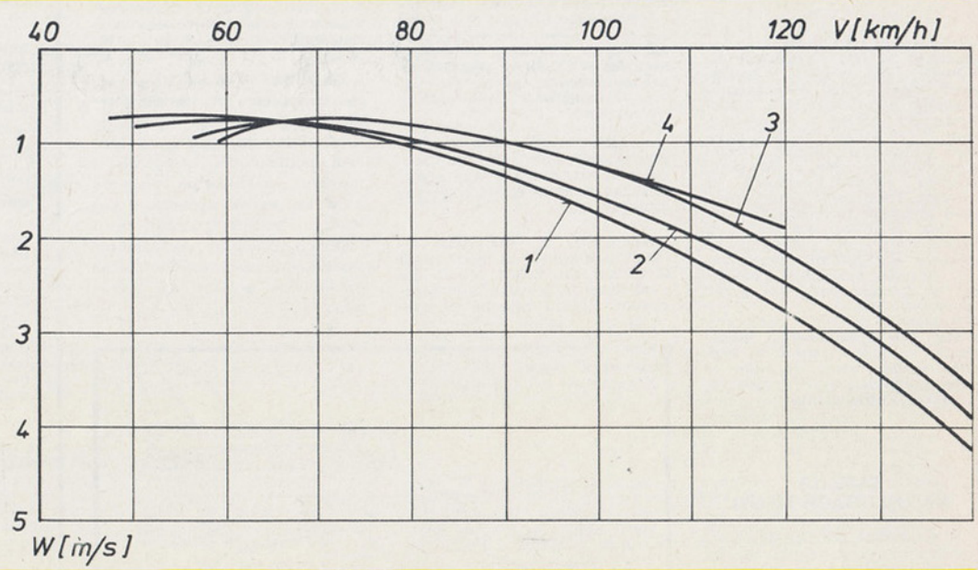
„Lis" miał skrzydła z szybowca SZD-22E ze zwichrzeniem 4,5 st. Kadłub w układzie gondola-belka miał przód wykonany w postaci kratownicy spawanej z rur stalowych, krytej płótnem i laminatem, oraz rurową belką ogonową wykonaną z duralu. Tak skonstruowany kadłub odznaczał się sztywnością i odpornością na twarde lądowanie. Usterzenie drewniane. Koło — chowane w locie — było wyposażone w amortyzatory motocyklowe.

Szybowiec jednomiejscowy SZD-12 „Mucha-100".



Szybowiec jednomiejscowy SZD-22 „Mucha-Standard".

Biegunowe prędkości szybowców: *1* — IS-2 „Mucha-ter", *2* — SZD-12 „Mucha-100", *3* — IS-7 „Osa", *4* — SZD-22 „Mucha-Standard".



IS/SZD – „MUCHA"

Dane techniczne

Typ		IS-2 „Mucha"	IS-2 „Mucha-ter"	IS-7 „Osa"	SZD-12 „Mucha-100"	SZD-22 „Mucha Standard"	SZD-25 „Lis"
Rok oblatania		1948	1950	1950	1953	1958	1960
Profile		Gö-549 M-12	Gö-549 M-12	NACA 65-2-515	Gö-549 M-12	Gö-549 M-12	Gö-549 M-12
Rozpiętość	m	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0
Długość	m	6,8	7,0	6,8	7,0	7,0	7,0
Wysokość	m	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,5
Powierzchnia	m^2	15,0	15,0	15,0	15,0	12,75	12,75
Wydłużenie	—	15	15	15	15	17,6	17,6
Masa własna	kg	170	190	237	195	236	220
Masa całkowita	kg	260	290	327	290	326	315
Obc. pow.	kg/m^2	17,3	19,4	22,5	19,4	25,0	23,1
Przeciążenie dop.	—	+4,5/−3	+6/−3	+6/−3	+6/−3	+6/−3	+6/−3
Doskonałość	—	23,1	23,9	26,1	24	27,8	27
— przy prędk.	km/h	63	65	81	70	75	75
Opadanie min.	m/s	0,68	0,7	0,8	0,76	0,73	0,76
— przy prędk.	km/h	55	58	73	62	71	69
Prędkość min.	km/h	47	48	56	55	59	59
Prędkość dop.	km/h	225	250	250	220	250	230
Rejestracje prototypu		SP-561	SP-1046	SP-1047	SP-1400	SP-1748	SP-1621